



ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

2.2008



ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

2 (43)

2008

Ежеквартальный научно-практический журнал

Издается с октября 1997 г.

Учредитель:

Дальневосточное таможенное
управление ФТС России

Издатель:

Владивостокский филиал
Российской таможенной
академии

Главный редактор

В.В. Горчаков, доктор
технических наук, профессор

Заместитель главного редактора

С.С. Ерошенко, директор
Владивостокского филиала
Российской таможенной
академии

Редакционная коллегия:

П.Я. Бакланов, академик РАН,
профессор
Н.А. Беляева, доктор
исторических наук, доцент
В.Ю. Дианова, кандидат
экономических наук, профессор
В.И. Дьяков, доктор
исторических наук, профессор
В.Л. Ларин, доктор исторических
наук, профессор
Ю.В. Малышенко, доктор
технических наук, профессор
П.А. Минакир, академик РАН,
профессор
Б.Н. Сторожевых, генерал-
майор таможенной службы

Ответственный секретарь
Л.В. Студенчикова

Содержание

ОФИЦИАЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

На заседании Коллегии Дальневосточного таможенного
управления 3

ЮБИЛЕЙНАЯ ДАТА

Н.И. Судрогин. Образовательные приоритеты —
информационным технологиям: к 15-летию РТА 10
Готовы к выполнению новых задач
(интервью с начальником службы силового обеспечения
ДВТУ М.К. Мосем). *С. Щедрин* 13
Сахалинской таможне — 10 лет. *Ю. Гуршал* 17
15 лет экспертно-криминалистической службе.
Отделение по связям с общественностью ДВТУ 19

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Обзор внешнеэкономической деятельности
Дальневосточного региона за I квартал 2008 г.
(по данным таможенной статистики) 23

НАВСТРЕЧУ ФОРУМУ АТЭС

М.Ю. Шинковский. Организация АТЭС — новая модель
экономического и политического сотрудничества 30
А.Е. Савченко. Саммит АТЭС-2012: перспективы
Владивостока и условия их достижения 40

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

С.Н. Ляпустин, Н.В. Первушина. О развитии
природоохранного законодательства и роли
таможенных органов Китая в сохранении
биоразнообразия 48
С.С. Ерошенко. Совершенствовать профессиональную
подготовку (о визите российских таможенников в КНР) 56

Свидетельство о регистрации
средства массовой информации
ПИ № ФС 19-0011, выданное
Приморским управлением
Федеральной службы
по надзору за соблюдением
законодательства в сфере
массовых коммуникаций
и охране культурного наследия
20 января 2005 г.

Номер к печати подготовили:

Л.В. Студенчикова

А.К. Пронин

Л.Е. Стрикаускас

При информационной
поддержке пресс-службы ДВТУ

Адрес редакции:

690034, Владивосток,
ул. Стрелковая, 16 в

Тел.: 8 (4232) 250-237

Факс: 8 (4232) 638-968

E-mail: vftra@vtc.ru

Подписано в печать

20.06.2008 г.

Формат 70×100/16

Усл. печ. л. 9,1

Уч.-изд. л. 11,2

Заказ 793. Тираж 240.

Отпечатано в редакционно-
издательском отделении ВФ
РТА: 690034 г. Владивосток,
ул. Стрелковая, 16 в.

ISSN 1815-0683

© Российская
таможенная академия,
Владивостокский филиал, 2008

ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫЙ АСПЕКТ

С.Н. Овчинников. Приостановление таможенного
режима временного ввоза морских судов 61

В. Ю. Розанов. Таможенные аспекты борьбы
с контрабандой морских биоресурсов
на Дальнем Востоке России 68

АДВОКАТСКИЕ КОНСУЛЬТАЦИИ 71

ЗОНА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

Приоритеты честного брокера (интервью с генеральным
директором ООО «ТЭФ «Владивостоквнештранс»
Т.В. Конко). *Л. Студенчикова* 74

ТАМОЖЕННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Р.Б. Вахненко. Морской транспорт Дальнего Востока
в современных условиях 81

НАУКА И ТЕХНИКА — ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЕ

Е.Л. Юферева. Контроль таможенной стоимости после
выпуска: необходимость учёта внутренних и внешних
факторов 96

Л.Г. Старокожева, Е.В. Ларькина. Определение
финансовой устойчивости отрасли:
проблемы построения динамической модели 106

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Дальневосточные таможенники накануне
и в годы Великой Отечественной войны (глава из книги
«Владивостокская таможня 1901–2001»). 116

ХРОНИКА СОБЫТИЙ

Ассоциация торгово-промышленных палат ДВФО
о развитии малого и среднего бизнеса. *Л. Студенчикова* 127

Пресс-секретари снова за партией. *В. Шамаева* 129

Первые позднеевские чтения
во Владивостокском филиале РТА. *Н. Беляева* 131

Всероссийская научно-практическая
конференция юристов в Хабаровске. *С. Ляпустин* 133

«Дальний Восток России и страны АТР
в изменяющемся мире». *Ю. Латушко* 134

«Трудовая миграция в Евразийском регионе:
тенденции, проблемы и пути сотрудничества». *В. Ушакова* 135

На заседании Коллегии Дальневосточного таможенного управления

22 мая 2008 г. во Владивостоке состоялось заседание Коллегии Дальневосточного таможенного управления под председательством начальника Управления генерал-майора таможенной службы *Игоря Александровича Власенко*. В заседании Коллегии приняли участие руководители высшего и среднего звена ДВТУ, руководители дальневосточных таможен. На рассмотрение участникам заседания коллегии были вынесены два вопроса: «О проблемных вопросах перемещения товаров под таможенным контролем различными видами транспорта по территории Дальневосточного федерального округа» (докладчик — начальник службы организации таможенного контроля ДВТУ *В.А. Теремецкий*) и «О повышении эффективности защиты прав интеллектуальной собственности таможенными органами ДВТУ» (докладчик — начальник отдела защиты прав интеллектуальной собственности службы федеральных таможенных доходов ДВТУ *Д.А. Файзенгер*).

I. Заслушав и обсудив доклад «О проблемных вопросах перемещения товаров под таможенным контролем различными видами транспорта по территории Дальневосточного федерального округа» и выступления участников заседания, Коллегия отметила следующее.

В последние годы наблюдается значительное увеличение количества перевозок товаров по процедуре ВТТ различными видами транспорта по территории Дальневосточного федерального округа, что обуславливает необходимость совершенствования таможенного контроля за их осуществлением. В то же время динамика оформления товаров в режиме МТТ на протяжении последних трех лет имеет тенденцию к снижению (в 2006 г. сокращение составило 42 % по сравнению с предыдущим годом, в 2007 г. — 15 %, в 1-м квартале 2008 г. — на 23 % меньше по сравнению с аналогичным периодом 2007 г.).

В 1-м квартале 2008 г. оформлено 24 644 таможенных деклараций на товары общим весом 843 тыс. тонн (в том числе по процедуре ВТТ — 20 121 Транзитных Деклараций (ТД) на 774 тыс. тонн, или 82 % от общего количества ТД), что на 40 % и 46 % соответственно больше, чем за аналогичный период 2007 г.

Наибольшее количество ТД оформлено Находкинской (55 %), Уссурийской (11 %) и Гродековской (9 %) таможнями. При этом 60 % товаров по процедуре ВТТ направляются за пределы региона железнодорожным транспортом (из порта Восточный в ЦТУ, СТУ и УТУ).

В 1-м квартале 2008 г. на поступившие товары было оформлено 18 435 ТД, что на 50 % больше, чем за аналогичный период 2007 г. Наибольшее количество товаров было направлено в Находкинскую (25 %), Ванинскую (18 %) и Уссурийскую (15 %) таможни.

Вместе с тем Коллегия отмечает, что в таможенных органах ДВТУ существует ряд проблем перемещения товаров под таможенным контролем по территории Российской Федерации.

1. Определение мест доставки товаров, направляемых из мест их прибытия в таможенный орган назначения (ст. 85 ТК Российской Федерации), и создание зон таможенного контроля в местах нахождения таможенных органов (ст. 92 ТК).

Представленные таможнями предложения не содержат конкретных мероприятий, направленных на ее решение. ФТС России в письме от 14.04.2008 № 02-78/14582 изложена позиция о необходимости размещения таможенных органов в помещениях, находящихся в федеральной собственности.

2. Отсутствие единого порядка таможенного оформления и контроля товаров, оформленных в таможенных режимах, предусматривающих их убытие с таможенной территории РФ и перемещаемых морским транспортом между морскими портами Дальневосточного региона.

Действующим законодательством, актами ФТС России и ДВТУ таможенное оформление и контроль судов и перемещаемых ими товаров в каботажном плавании не регламентировано. Количество судов, прибывающих или убывающих каботажными рейсами из портов Дальневосточного региона в зону деятельности таможни, в среднем составляет около 10–15 % от общего количества транспортных средств. Основными причинами оформлений в каботаж (из каботажа) является необходимость пополнения судовых припасов, смены экипажа, проведения ремонтных работ, догрузки.

Отсутствие единого подхода к порядку таможенного оформления и контроля находящихся под таможенным контролем товаров в части документального оформления (проставление штампов, отметок, внесение сведений) и фактического контроля (определение количества и наименования товара, применение СТИ) влечет за собой:

- снижение эффективности таможенного контроля;
- увеличение времени ожидания транспортным средством таможенного оформления, которое вызвано необходимостью подтверждения таможенным органом факта таможенного оформления товара и количества фактически погрузенного.

3. Подмена по пути следования транспортных средств, направленных по процедуре ВТТ в таможенный орган назначения.

Для решения данной проблемы распоряжением ДВТУ от 15.05.2007 № 34-р установлено фотографирование автотранспортных средств, следующих под таможенным контролем по территории Российской Федерации, как дополнительное средство идентификации товаров.

За время действия распоряжения таможенными органами региона выявлено три факта подмены транспортных средств.

Кроме того, в настоящее время в таможенных органах региона остро ощущается нехватка запорных пломбировочных устройств повышенной надежности, применяемых в соответствии с приказом ГТК России от 18.08.2000 № 739. На сегодняшний день в Гродековской и Уссурийской таможнях подобных устройств, обеспечивающих надёжность таможенного контроля при таможенном транзите товаров и транспортных средств нет в наличии.

4. Нормативные правовые акты ФТС России, регламентирующие порядок выдачи разрешения на транзит товаров и завершения таможенного транзита, затруднительно применять в морских пунктах пропуска, так как они написаны исходя из того, что товары, оформленные в соответствии с процедурой ВТТ и в режиме МТТ, перемещаются по таможенной территории Российской Федерации (и вывозятся из неё) на тех же транспортных средствах, на которых были ввезены в Российскую Федерацию, и не учитывают, что в морских портах происходит перегрузка с морского транспорта на другие виды транспорта, и товары после выгрузки с судна еще некоторое время находятся в порту на временном хранении.

5. В последнее время таможнями региона по-прежнему допускаются нарушения сроков передачи информации о доставке товаров по АСКТТ, установленных приказом ГТК России от 26.12.2003 № 1550. Это негативно сказывается на работе по выявлению рисков и пресечению правонарушений при транзите товаров. В 2006 г. нарушения по уведомлениям составили 0,83 % и по подтверждениям — 20 %; в 2007 г. — 0,44 % и 11,67 % соответственно; в 1-м квартале 2008 г. — 0,12 % и 3,43 %.

Наибольшее количество нарушений допускают: по уведомлениям Сахалинская (2,7 %), Хасанская (0,69 %), Биробиджанская (0,27 %); по подтверждениям Ванинская (11 %), Хасанская (5 %), Хабаровская (4,77 %), Биробиджанская (4,38 %), Владивостокская (3,09 %) и Сахалинская (3,04 %) таможни.

6. В настоящее время перемещение товаров в регионе деятельности одного таможенного органа осуществляется в соответствии с гл. 10 Таможенного кодекса с полным оформлением процедуры ВТТ.

Приказами ФТС России предусмотрена возможность разработки и утверждения начальниками таможен порядков оформления перемещения товаров до мест временного хранения.

На сегодняшний день перемещение товаров в соответствии с утвержденными ДВТУ Порядками осуществляется в регионах деятельности Гродековской и Уссурийской таможен.

По итогам обсуждения Коллегия решила следующее.

Начальникам таможен:

- провести комплекс мероприятий, направленных на усиление контроля за таможенным транзитом;

- подготовить предложения в план ДВТУ по приведению мест доставки при внутреннем таможенном транзите в соответствие с требованиями статей 85 и 92 ТК Российской Федерации и письма ФТС России от 14.04.2008 № 02-78/14582 «О проблемах исполнения требований ст. 85 Таможенного кодекса Российской Федерации».

II. Заслушав и обсудив доклад «О повышении эффективности защиты прав интеллектуальной собственности таможенными органами ДВТУ» и выступления участников заседания, Коллегия отметила следующее.

В 2007 г. выявлено 544 688 единиц товаров, обладающих признаками контрафактности, дополнительно в 2006 г. выявлены 86 602 единицы товаров, учитываемых по делам об административных правонарушениях, досудебное производство по которым осуществлялось в 2007 г. При этом: в процессе таможенного оформления — 348 144 единицы товаров, в ходе контроля после выпуска товаров — 244 780, в результате оперативно-розыскных мероприятий — 29 582.

В 1-м квартале 2008 г. выявлено 734 217 единиц товаров, обладающих признаками контрафактности, дополнительно в 2007 г. выявлено 52 577 единиц товаров, учитываемых по делам об административных правонарушениях, досудебное производство по которым осуществлялось в 2008 г. Товары с признаками контрафактности выявлялись в процессе таможенного оформления (245 390 ед.), в ходе контроля после выпуска товаров (541 404 ед.).

Резкое увеличение случаев выявления контрафактных товаров связано с внесением в таможенный реестр таких товарных знаков, как «Адидас», «Найк», «Рибок», «Пума», ввозом из КНР товаров народного потребления с логотипами данных товарных знаков, а также активизацией работы таможенных органов по данному направлению.

Основными классами товаров по Международному классификатору товаров и услуг, включаемых в реестр, являются товары групп 30 (кондитерские изделия — 25%), 33 (алкогольные напитки — 17%), 03 (препараты для отбеливания и другие вещества для стирки; препараты для чистки, полирования, обезжиривания и абразивные препараты; мыла; парфюмерная продукция; эфирные масла, косметические средства, лосьоны для волос; зубные порошки и пасты — 11%), 25 (одежда, обувь, головные уборы — 8%), 29 (пищевые продукты — 6%). Необходимо отметить, что перемещение через таможенную гра-

ницу в регионе деятельности Дальневосточного таможенного управления товаров указанных групп, незначительно и носит эпизодический характер.

Таможенное оформление товаров, маркированных товарными знаками, внесенными в ТРОИС, проводилось в основном Владивостокской (67,6% от общей стоимости перемещаемых товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности) и Сахалинской (27,6%, прочие — 4,8%) таможнями.

В 2007 г. таможенными органами ДВТУ приостановлен выпуск 55 товаров по 18 ГТД в порядке, предусмотренном гл. 38 ТК России, из них по 32 товарам (2 ГТД) возбуждено административное производство, товары задержаны, остальные выпущены в свободное обращение.

Мониторинг таможенного оформления товаров, маркированных товарными знаками, внесенными в ТРОИС, показывает, что оформляются продукты питания и алкогольные напитки (ввозятся в основном уполномоченными импортерами, правообладателями). Товары машиностроения, промышленные товары (маркированные товарными знаками «CAT», «CATERPILLAR» и др.) ввозятся на основании письменных разрешений правообладателей товарных знаков, предъявленных к таможенному оформлению до принятия решения о приостановлении выпуска. В 2007 г. по предъявлению таких письменных разрешений оформлено всего 315 товарных партий, ввозимых на территорию Российской Федерации (в 2006 г. по письменным разрешениям ввезено 244 товарные партии).

Учетное количество контрафакта по контрольному показателю эффективности деятельности № 5 «Количество выявленных контрафактных товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности» (КПЭД № 5) в 2007 г. равно 307 407 единиц контрафактной продукции (ЕКП), что составило 102,5 % от значения КПЭД. Количество контрафактных товаров, учтенных при расчете КПЭД № 5 в I квартале 2008 г., равно 404 338 ЕКП, что составляет 735% от значения КПЭД на I квартал 2008 г. (значение показателя — 55 тыс. ЕКП), и 202% от значения показателя на весь 2008 г. (значение показателя — 200 тыс. ЕКП).

Среди выявленных контрафактных товаров большую долю занимают спортивные: одежда, обувь, сумки и т. д. известных торговых марок «NIKE», «COLUMBIA», «ADIDAS», «REEBOK», «PUMA»; сумки женские — товарный знак «LOUIS VUITTRON»; косметика и парфюмерия общеизвестных торговых марок «HUGO BOSS», «LACOSTE» и др.; кофе растворимый товарного знака «Golden Eagle».

Соседство Дальневосточного федерального округа с КНР обуславливает ввоз большей части задержанного контрафакта из Китая. Как правило, значительная доля товаров, обладающих признаками контрафактности, выявляется при обнаружении незадекларированного товара либо декларируемого с предоставлением недостоверных сведений. Основные таможни, регулярно выявляющие товары с признаками контрафактности, располагаются на границе (Хабаровская, Уссурийская, Гродековская, Благовещенская).

Вместе с тем в I квартале 2008 г. Владивостокской таможней, оформляющей самые большие объемы ввозимых товаров, КПЭД № 5 выполнен на 95 % (4 771 ЕКП) при установленном значении 5 тысяч ЕКП, что несопоставимо с объемами товарооборота. Не выполнен в I квартале 2008 г. контрольный показатель и Биробиджанской таможней. Товары с признаками контрафактности таможней не выявлялись, эффективных мер, направленных на выполнение КПЭД, не предпринималось.

Основные объективные причины, препятствующие эффективной работе таможенных органов по защите прав интеллектуальной собственности:

1. Правообладатели (их представители) не всегда реагируют на извещения таможенных органов о приостановлении выпуска товаров по признакам контрафактности либо разрешают ввоз их на территорию Российской Федерации. Так, в 2007 г. в регионе деятельности Владивостокской таможни 157 849 единиц товаров с признаками контрафактности, выпуск которых приостанавливался, были введены в гражданский оборот на территории Российской Федерации с согласия правообладателя ООО «Кинг-Лион Фудс», фактически отказавшегося от правовой охраны своего знака. На 8 случаев информирования о приостановлении выпуска товаров правообладатель либо не ответил таможенному органу, либо разрешил ввоз товаров.

2. В ходе рассмотрения административных дел выявлена основная проблема привлечения к ответственности участников ВЭД, ввозивших товар на территорию Российской Федерации без разрешения правообладателей. Административное производство таможенными органами прекращалось преимущественно по делам об АП, возбужденным по фактам обнаружения в ходе осуществления таможенного контроля незадекларированной контрафактной продукции. Основанием для прекращения (отказа в возбуждении) дел об АП явилось отсутствие такого признака рассматриваемого состава правонарушения, как цель ввода контрафактной продукции в гражданский оборот на территории Российской Федерации. На принятие таможенными органами таких решений повлияла сложившаяся судебная практика.

3. Анализ судебной практики показывает, что суды не принимают во внимание нормы ст. 127 ТК России, предусматривающей право декларанта провести осмотр товара до подачи таможенной декларации. Например, когда в ходе таможенного досмотра/осмотра, осуществляемого по инициативе таможенного органа, выявляется незадекларированный товар с признаками контрафактности, при рассмотрении административного дела судебный орган не принимает во внимание тот факт, что декларант имел право на проведение таможенного осмотра по собственной инициативе. При этом ст. 2.1 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации установлено, что административная ответственность в отношении лица наступает, если

будет установлено, что у него была возможность для соблюдения норм и правил, но данным лицом не приняты необходимые меры по их соблюдению.

По итогам обсуждения Коллегия решила следующее.

Начальникам таможен:

- обеспечить достоверную идентификацию товаров в части указания сведений о товарных знаках, нанесенных на товары, являющиеся предметом административного правонарушения в соответствии с гл. 16 КоАП Российской Федерации;

- разработать порядок взаимодействия подразделений правоохранительного блока и защиты прав интеллектуальной собственности в части направления сведений о возбуждении дел об административных правонарушениях в соответствии с гл. 16 КоАП РФ и касающихся соблюдения прав интеллектуальной собственности;

- обеспечить направление в Дальневосточное таможенное управление, в рамках отчета об исполнении КПЭД № 5, сведений о ходе рассмотрения дел в суде, принятии мер иными контролирующими органами по информации таможни.

Факты и цифры

На Сахалине открыт морской порт Пригородное

6 мая 2008 г. Правительство Российской Федерации распоряжением № 658-р открыло морской порт Пригородное для международного сообщения и захода иностранных судов. Этим же распоряжением утверждены его границы.

Сам же многосторонний постоянный морской грузовой пункт пропуска через государственную границу РФ будет запущен в эксплуатацию в порту после технического оснащения и приемки соответствующими комиссиями.

В начале будущего года запланирован ввод в эксплуатацию объектов проекта «Сахалин-2» — завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) и 880-километрового нефте- и газопровода, по которым с севера Сахалина будут транспортироваться углеводороды. Расчетная мощность завода — до 9,6 миллионов тонн СПГ в год. В среднем каждые двое с половиной суток в порт Пригородное будут заходить танкеры для осуществления круг-логодичных экспортных отгрузок нефти и сжиженного природного газа.

Для их бесперебойного таможенного оформления планируется расширить Корсаковский таможенный пост за счет создания дополнительного подразделения. Также в планах Сахалинской таможни при таможенном оформлении углеводородов использовать систему электронного декларирования.

Ю. Гуршал

Н.И. СУДОРГИН

Образовательные приоритеты — информационным технологиям: к 15-летию РТА

В начале 1990-х гг. в связи с реформированием и совершенствованием системы таможенной службы в целях активного встраивания ее в новые экономические отношения Главное управление государственного таможенного контроля при Совете министров СССР признало первоочередной задачей организацию высшего учебного заведения для подготовки высокообразованных специалистов таможенного дела. В сентябре 1993 г., после интенсивного и скрупулезного изучения возможностей по решению этой задачи, был подписан документ об учреждении Российской таможенной академии. Значительную роль в этом многотрудном, но в итоге успешном процессе сыграли представители руководства ГУ ГТК В.Н. Базовский, В.К. Бояров, И.М. Кошелев, Н.П. Васенин.

За пятнадцать лет своего существования Российская таможенная академия прошла большой путь — от Института повышения квалификации, когда в таможенной системе не было учебных лабораторий, образовательных программ, необходимой учебно-методической литературы, до уникального учебного заведения, оснащенного современной материально-технической базой, владеющего опытом внедрения лучших образцов отечественного и международного педагогического мастерства.

Академия выпустила за эти годы тысячи новых специалистов, которые успешно трудятся в таможенных органах практически всех регионов страны. В ее стенах повышают квалификацию многие и многие специалисты таможенной системы России. В этом благородном деле, несомненно, велика заслуга всего профессорско-преподавательского состава и руководства Академии, и в первую очередь тех, кто закладывал основы подготовки кадров: Г.М. Ануфриева, А.А. Демченко, Н.А. Жура, Н.Я. Сергеева и др.

СУДОРГИН Николай Иванович — кандидат экономических наук, доцент кафедры таможенного дела, Российская таможенная академия (г. Москва).

Но сказать, что все задачи уже решены, нельзя. Это следует из того, что уровень подготовки специалистов таможенного дела в Российской таможенной академии должен быть гораздо выше. По данным социологических исследований, проведенных в 2006 г. Центральным таможенным управлением, 12 % выпускников РТА не имеют необходимого объема теоретических знаний, 30 % не в полной мере готовы к решению практических задач, 5 % не способны исполнять возложенные на них обязанности. Исходя из этого Федеральная таможенная служба России поставила перед руководством вуза серьезную задачу, которая требует усилий всего коллектива, — поднять уровень образования студентов, снабдив их современным, высокотехнологичным знанием и умением адаптироваться в самых сложных условиях их будущей профессиональной деятельности. Перспективы подготовки кадров в Академии должны быть увязаны с внедрением в деятельность таможенных органов новых информационно-технических средств и программного обеспечения, модернизацией уже действующих систем, распространением автоматизированных средств таможенного контроля, активным использованием электронных способов обмена информацией.

В этом направлении в Академии уже многое сделано, особенно за последние 2 года. Так, в 2007 г. была разработана концепция развития РТА до 2011 г. Приоритетной составляющей концепции, согласно поставленным задачам, является внедрение в образовательный процесс новых информационных технологий. С этой целью в структуре Академии образовано новое подразделение — Учебно-научный центр информационных технологий (УНЦИТ). В соответствии с «Положением», утвержденным начальником РТА В.С. Чечеватовым, в поле деятельности Учебно-научного центра входят:

- анализ и обобщение опыта по использованию комплекса средств автоматизации и электронно-вычислительной техники;
- разработка предложений по дальнейшему совершенствованию учебно-материальной базы, организационных форм и методов ее применения;
- создание совместно с кафедрами методики проведения занятий и деловых игр и организация для их проведения информационных массивов;
- разработка новых учебно-методических пособий и рекомендаций по применению современных средств и систем автоматизации в учебном процессе.

Ядром единой автоматизированной системы РТА стал Учебно-ситуационный аналитический центр (УСАЦ), созданный в рекордно короткие сроки. Со второго полугодия 2007 г. он используется для обучения руководителей региональных таможенных управлений, а также руководителей структурных подразделений центрального аппарата ФТС России.

Была начата опытно-конструкторская работа «Комплекс средств автоматизации образовательного процесса РТА», цель которой — организация эффективной и качественной подготовки специалистов-таможенников, базирующейся на использовании нового комплекса средств автоматизации для раз-

работки и внедрения в практику современных методов анализа и проведения оценки результатов деятельности таможенных органов.

Ранее, в 2002–2004 гг., в РТА по методикам «Кадровый потенциал» была создана, а затем внедрена в Северо-Западное, Южное и частично Центральное таможенные управления система автоматизированной обработки данных. Как показала практика ее использования, модернизация таможенной службы требует адекватной перестройки информационного обеспечения систем сбора, обработки и анализа кадровой информации. Именно с этой целью была использована Концепция мониторинга, ориентированная на охват всех информационных ресурсов в процессе управления кадрами таможенной службы. Итоги этой работы были обобщены в коллективной монографии «Мониторинг кадрового потенциала таможенной службы Российской Федерации», которая, в соответствии с письмом Главного управления кадров ГТК России от 07.09.04 № 0913/32405, была направлена в таможенные органы и в подразделения ГТК РФ для использования на практике. В настоящее время идет работа над второй частью монографии, в которой будут обобщены замечания и предложения по апробации методик мониторинга. В ней будет представлен анализ опыта по внедрению информационных технологий в учебный процесс и созданию единой автоматизированной информационной системы РТА, основными целями которой являются повышение эффективности управления Академией и интеграция управления всеми процессами в рамках единой корпоративной информационной системы Академии; и т. д.

Согласно плану работы РТА на второе полугодие 2007/08 г. (раздел 7 «Совершенствование учебно-материальной базы Академии и методики использования технических средств обучения») будет продолжено развитие учебно-материальной базы УНЦИТ, которое предусматривает:

- ввод в эксплуатацию и дальнейшее внедрение в учебный процесс специальных лабораторий, методического кабинета и лингафонных кабинетов;
- развитие Учебно-ситуационного аналитического центра на период до 2010 г.;
- подготовку учебно-лабораторной базы для обучения студентов китайской и финской языковых групп (реализация решения коллегии ФТС России от 25.07.2007);
- ввод в эксплуатацию локальной вычислительной сети отдела ТСО;
- создание единой информационной базы данных РТА; и др.

Таким образом, внедрение в учебный процесс информационных технологий позволит расширить возможности РТА, создав единую информационно-образовательную среду, в рамках которой студенты будут получать теоретические знания и вырабатывать практические навыки, должностные лица таможенных органов смогут повышать квалификацию, используя новейшие образовательные технологии, а профессорско-преподавательский состав и научные работники вести дальнейшие исследования и разрабатывать рекомендации по различным направлениям таможенного дела и высшего специального таможенного образования.

Готовы к выполнению новых задач

Исполнилось 15 лет со дня создания силовых подразделений в таможенных органах России. Сегодня силовое обеспечение деятельности таможенных органов ДВТУ осуществляют: 6 специальных отрядов быстрого реагирования (СОБР), 3 авиационных подразделения, имеющие на вооружении 4 вертолета, 5 морских (речных) подразделений, оснащённых 9 судами, 34 подразделения таможенной охраны и оперативно-дежурной службы. Какие задачи стоят перед этими подразделениями, как они их решают, рассказывает начальник службы силового обеспечения Дальневосточного таможенного управления М.К. МОСЬ.



Михаил Кимович, из вашей более чем 14-летней работы в силовых подразделениях какие наиболее значительные события можете отметить?

Хотелось бы вспомнить первое мероприятие уже в составе специального отряда быстрого реагирования, который был создан на базе отряда быстрого реагирования Управления.

Тогда мы задержали крупную контрабандную партию алкогольной продукции, перемещенной из Китая. Во время задержания и конвоирования перевозчиком была совершена провокация: нарушители пытались вывести автомобиль из строя, а один автомобиль перевернули вместе с находившимися в нём сотрудниками, сопровождавшими этот груз. Но благодаря их профессионализму и хорошей подготовке потеря и порча груза не удалась, и он был доставлен на место. Конечно, незабываемы спецоперации на морском участке наших подразделений — морских и СОБРов — в специальных операциях. В ходе одной такой операции нарушители пытались скрыться и разворачивались с намерением таранить таможенные плавсредства. Сотрудники таможенных орга-

нов, используя только моторную лодку, на полном ходу, с риском для жизни высадились на борт и обеспечили остановку судна и нормальную работу досмотровых групп. По такой же схеме действовали и сотрудники СОБРа Владивостокской таможни: в течение 50 минут они преследовали на моторной лодке рыболовецкое судно «Рязановка». После нескольких неудачных попыток — все происходило при 4-балльном волнении — собровец сумел подняться через борт на судно и добиться его остановки. Или история с судном «Парамушир», в задержании которого участвовали большое таможенное судно «Павел Верещагин» и подразделение СОБРа Дальневосточной оперативной таможни. Тогда отличились двое сотрудников, сумевших на полном ходу подняться на борт судна-нарушителя и обеспечить его задержание.

В составе службы силового обеспечения кроме морских судов есть еще и воздушные. Какие операции выполняют они?

Достаточно много мероприятий у нас проводилось с применением воздушных судов: и на Сахалине с вертолетом К-32С, и на Камчатке, и в зоне ответственности приморских таможен с вертолетом МИ-8МТВ-1. Авиация используется для доставки оперативных групп и воздушной разведки. Большое количество судов, нарушающих российское таможенное законодательство, было задержано по данным воздушной разведки. Кроме того, эти данные передаются другим подразделениям, например Береговой охране пограничной службы ФСБ России, для

того, чтобы они смогли реализовать оперативную информацию с помощью ПСКР, находящихся в данном районе.

Ваша служба сравнительно молодая, выходит, вы стояли практически у самых ее истоков?

Я пришел в отряд быстрого реагирования ДВТУ на должность главного инспектора в январе 1994 года. Тогда еще не было службы силового обеспечения, были отдельные подразделения оперативно-дежурной службы, таможенной охраны; морские, речные таможенные суда и вертолеты управлялись экипажами сторонних организаций. Это был период становления.

Из кого формировали экипажи морских, воздушных судов? Да и в СОБРе не может быть случайных людей.

Экипажи морских, речных и воздушных таможенных судов укомплектованы профессионально подготовленными сотрудниками таможенных органов. Их набор осуществляется, как правило, из числа военнослужащих Вооружённых сил России, для спецподразделений — из сотрудников, проходивших службу в особых подразделениях МВД, Минюста Российской Федерации. Стараемся подбирать людей, имеющих специальную профессиональную и хорошую физическую подготовку, а также психологическую устойчивость. И при этом у нас очень низкая текучка кадрового состава. Подразделения шести СОБРов, которые действуют в Камчатской, Сахалинской, Магаданской, Благовещенской, Хабаровской и Владивостокской таможнях, укомплектованы практически на 100 процентов.

Хочется отметить, что наши сотрудники после прохождения нескольких лет службы рассматриваются как ценный кадровый резерв, и если они уходят в другие подразделения таможни, то только с повышением.

Все операции, проведенные на море или на суше, демонстрируют высокую подготовленность сотрудников силовых подразделений.

Специальные мероприятия с применением вертолетов, морских и речных таможенных судов, действия при десантировании с воздушных судов, при высадке с морских судов на суданарушители, при остановке транспортных средств различными способами, применение оружия и спецсредств безусловно требуют от сотрудников профессионализма. И мы уделяем большое внимание боевой и специальной подготовке всех сотрудников — членов экипажей воздушных, морских и речных судов, сотрудников таможенной охраны и спецподразделений.

То есть сотрудники постоянно тренируются, сдают какие-то нормы?

Наша повседневная работа связана именно с боевой и специальной подготовкой, которая направлена на решение конкретных задач. Первая задача — подготовка к тем ситуациям, в которых могут оказаться наши подразделения. Поэтому регулярно проводятся тренировки экипажей вертолетов и судов, занятия по огневой, десантной, штурмовой, специальной и физической подготовке. Вторая задача — обеспечить постоянную готовность сил и средств, чтобы морские, речные и воздушные суда и наши спец-

подразделения в любое время были готовы к их применению и обеспечению специальных мероприятий.

Вернемся к вопросу о кадровом составе. Есть люди, которых уже можно по праву назвать ветеранами?

Практически все сотрудники, которые проходят службу с 93–94-го годов, являются ветеранами таможенной службы. Например, заместитель начальника СОБРа Владивостокской таможни В.П. Рублев состоит в ветеранской организации. Лично у меня слово «ветеран» ассоциируется со словом «пенсионер», поэтому пока службу, так себя не называю.

Михаил Кимович, расскажите о ближайших перспективах развития вашей службы.

В настоящее время подразделения силового обеспечения в структуре ФТС России входят в правоохранительный блок и наша служебная деятельность неразрывно связана с деятельностью правоохранительных подразделений таможенных органов. Перед собой мы видим основную перспективу — совершенствование методов применения наших подразделений. Буквально несколько дней назад мы проводили специальные занятия по отработке действий при высадке на судно-нарушитель. Отрабатывались действия по высадке с вертолета на судно, которое не выполняет требования таможенных органов об остановке. Если перед нами будет поставлена задача о задержании судов, нарушающих таможенное законодательство, не только с моря, но и с воздуха — мы будем готовы к ре-

шению и такой проблемы. Кроме того, с этого года введена легководолазная подготовка. Сотрудники СОБРов готовятся по новой программе, которая значительно расширит наши возможности. А в прошлом году мы создали в СОБРах морские оперативно-боевые группы для выполнения специальных задач с применением морских судов. На вооружении этих групп находятся моторные резиновые лодки, что значительно расширило возможности спецподразделений.

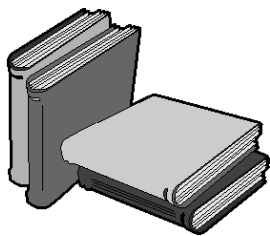
Теперь о проблемах. Они есть всегда, нужно о них знать и решать по мере возможности.

Любое подразделение, которое проходит период становления, сталкивается с проблемными вопросами. На данный момент назрела необходимость увеличения численного состава наших подразделений, в первую очередь СОБРов, оснащения их более современным оружием, экипировкой, спецсредствами.

Но это всё рабочие вопросы, которые постепенно решаются. Нам бы хотелось, чтобы нас чаще привлекали к участию в специальных операциях и мероприятиях. Не зря же говорят, что железо без применения ржавеет, так и сотрудники — могут потерять свою квалификацию, если их деятельность будет сводиться только к боевой и специальной подготовке. Мы стараемся разрабатывать новые варианты служебных действий, которые могли бы пригодиться в силовом обеспечении деятельности таможенных органов.

Если же смотреть в целом, то анализ деятельности подразделений силового обеспечения таможенных органов Управления позволяет сделать вывод, что наша служба с поставленными в 2007 году задачами справилась и готова к выполнению новых, не менее сложных.

Беседовал С.Ю. Щедрин



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Якубовский, Я.К. Спецподготовка: стрельба из пневматического пистолета : учеб. пособие / Я.К. Якубовский; Российская таможенная академия, Владивостокский филиал. — Владивосток: ВФ РТА, 2007. — 164 с.

Излагаются основные положения стрелковой подготовки на базе пневматического оружия для приобретения навыков стрельбы из табельного оружия. Раскрывается история создания пневматического оружия, анализируются основные типы пневматических пистолетов, их технические характеристики.

Для студентов, служащих таможенных органов, преподавателей кафедр физического воспитания, тренеров по стрелковой подготовке.

Сахалинской таможне — 10 лет

22 апреля 1998 г. все островные таможни Сахалинской области были преобразованы в единую Сахалинскую таможню (приказ ГТК России от 22.04.98 № 245). В состав Сахалинской таможни вошли Корсаковский, Невельский, Холмский, Александровск-Сахалинский, Южно-Курильский, Поронайский и Ногликский таможенные посты, а также таможенный пост «Аэропорт Южно-Сахалинск».

В 2002 г. создан Южно-Сахалинский таможенный пост. В 2003 г. упразднены таможенные посты Поронайский, Ногликский. В 2007 г. Де-Кастринский таможенный пост передан из подчинения Амурской таможне в подчинение Сахалинской таможне. Численный состав островной таможни — 600 человек.

Сахалинская таможня оформляет и выпускает за один день больше 99,9 % груза, что существенно сокращает временные затраты и способствует ускоренному развитию торговли, внешнего бизнеса, снижению затрат, обеспечению населения качественными товарами. Является лидером среди таможен Дальневосточного таможенного управления по количеству оформленных электронных деклараций.

На Сахалине впервые в нашей стране была начата промышленная разработка нефтегазовых месторождений на условиях Соглашений о разделе продукции (СРП). Чтобы заинтересовать потенциальных инвесторов, их деятельность освобождена от налогов и сборов, а часть прибыли в виде добытого сырья передается государству. Сейчас в регионе действуют два проекта — «Сахалин-1» и «Сахалин-2». В рамках их программы построены нефтегазовые добывающие комплексы, нефте- и газопроводы, терминалы по отгрузке углеводородов и возведен крупнейший в России завод по сжижению природного газа.

Сахалинской таможней осуществляется огромный объем работы по декларированию и контролю товаров, перевозимых в рамках соглашения о разделе продукции, — 97 % общего грузооборота. При Сахалинской таможне организованы Консультативный совет и Совет по взаимодействию руководства таможни с лицами, осуществляющими свою деятельность на рынке таможенных услуг. Представители таможни и союза промышленников на своих заседаниях стараются разрешить большинство проблем, мешающих развитию островного бизнеса.

С апреля 1998 г. по март 2008 г. сотрудниками Сахалинской таможни оформлено 33 408 морских судов, 15 059 самолетов и 317 вертолетов. Таможенную границу пересекло 1 378 067 физических лиц. Внешнеторговый оборот области составил 26 млрд. 125 млн. долл. США, перемещено 33 млн. 33 тыс. тонн различных грузов. Импорт составил 4403 тыс. тонн статистической стоимостью 13 млрд. 397 млн. долл. США. Экспорт — 28 629 тыс. тонн стоимостью 13 млрд. 181 млн. долл. США.

За 10 лет Сахалинской таможней собрано и перечислено в федеральный бюджет 17 млрд. 289 млн. руб. Причем, если в 1998 г. было собрано 613 млн. руб., то в 2007 г. — 3 млрд. 776 млн. руб.

На вооружении Сахалинской таможни есть два больших таможенных судна «Павел Верещагин», «Виталий Кирсанов», столько же вертолетов КА-32С, свой отряд быстрого реагирования (СОБР).

Сотрудниками таможни за 10 лет возбуждено 282 уголовных дела, предотвращен вывоз 2045 тонн ценных морских биоресурсов. Изъято 817 кг наркотических веществ.

За этот период возбуждено 10 653 административных дела, по которым наложено штрафных санкций на 507 млн. руб.

По итогам деятельности за 2005 г. большое таможенное судно «Павел Верещагин» и его капитан *Геннадий Юдин* отмечены как лучшие в ФТС; в 2006 г. морской отдел Сахалинской таможни занял первое место в ФТС; в 2007 г. СОБР признан лучшим среди аналогичных подразделений таможенных органов России.

Лучшие сотрудники Сахалинской таможни награждены ведомственными медалями и памятными знаками: Медалью «За усердие» — Игнатьев Владимир Петрович, Терех Елена Александровна, Рябцев Евгений Иванович, Бояринов Андрей Николаевич, Ломовцев Александр Геннадьевич, Волкова Елена Анатольевна, Дзюба Оксана Валерьевна. Нагрудным знаком «Отличник таможенной службы» награждены Корюк Альбина Владимировна, Горбунов Олег Александрович, Лепехова Антонина Геннадьевна, Черепанова Ольга Владимировна, Терех Елена Александровна, Даниленко Андрей Викторович, Мурашов Максим Юрьевич, Антонов Алексей Георгиевич, Бойко Светлана Степановна, Щербаков Владимир Сергеевич, Игнатьев Владимир Петрович, Дзюба Оксана Валерьевна, Римша Алексей Васильевич.

Ю. Гуришал

15 лет экспертно-криминалистической службе

Впервые таможенное экспертное подразделение на Дальнем Востоке было создано в соответствии с приказом Государственного таможенного комитета России от 16 апреля 1993 г. № 135 «Об организации Дальневосточной региональной таможенной лаборатории». За 15 лет пройден путь от таможенной лаборатории до экспертно-криминалистической службы — регионального филиала Центрального экспертно-криминалистического таможенного управления г. Владивосток.

В настоящее время в таможенной экспертно-криминалистической службе Дальнего Востока работают 43 человека, из них 29 — непосредственно эксперты, взаимодействующие с Дальневосточным таможенным управлением, таможнями и таможенными постами. Экспертно-криминалистическая служба проводит экспертизы и исследования, назначаемые должностными лицами таможенных органов в процессе таможенного оформления и таможенного контроля, а также в рамках уголовных и административных дел; оказывает методическую помощь должностным лицам таможенных органов по вопросам назначения экспертиз и взятия проб и образцов товара; определяет рыночную стоимость товара, обращенного в федеральную собственность; участвует в повышении квалификации должностных лиц таможенных органов.

Определение конкретных характеристик и свойств товара, материала, из которого он изготовлен, оказывает неоценимую помощь должностным лицам таможенных органов при проверке достоверности классификации товаров по ТН ВЭД России при их декларировании. Выявленные факты недостоверного декларирования товаров позволяют обеспечивать защиту экономических интересов государства, пополнение федерального бюджета, предотвращать ввоз в Россию некачественных и контрафактных товаров. Только в 2007 г. таможенной экспертно-криминалистической службой было выполнено 3610 экспертиз, назначенных в процессе таможенного оформления товаров, исследовано более 30 тысяч образцов товаров и документов, выявлено 2382 случая недостоверного декларирования товаров и подделки документов, содержащих сведения о товарах и транспортных средствах, по результатам выполненных экспертиз заведено 188 административных и 98 уголовных дел.

Экспертно-криминалистическая служба взаимодействует и с правоохранительными подразделениям таможенных органов, проводя экспертизы

по определению рыночной стоимости незаконно перемещённых через таможенную границу товаров в целях определения размера штрафных санкций за совершенные правонарушения. Так, по заданиям правоохранительных подразделений в 2007 г. было выполнено 589 экспертиз.

Благодаря хорошему оснащению приборами и профессионализму экспертов могут проводиться исследования по идентификации товаров 499 товарных позиций.

Возглавляет экспертно-криминалистическую службу полковник таможенной службы Александр Федорович Колпаков. Вопросы организации производства экспертиз решает заместитель начальника службы полковник таможенной службы Геннадий Михайлович Гуд. Структура таможенной экспертно-криминалистической службы Дальнего Востока включает в себя 6 отделов.

Отдел физико-химических экспертиз существует с начала образования службы. В отделе работают 9 высококвалифицированных экспертов, окончивших ведущие вузы региона и страны. Это специалисты с химическим, физическим и товароведческим образованием. Более 13 лет (с момента образования) отделом руководила Тамара Михайловна Туникова — специалист с 35-летним стажем экспертной деятельности. В настоящее время отдел возглавляет её ученица — подполковник таможенной службы Светлана Владимировна Яковлева.

Современное химико-аналитическое оборудование и большой опыт экспертов позволяют исследовать практически всю номенклатуру товаров органического и неорганического происхождения: металлы и сплавы, строительные материалы, нефтепродукты, продукцию химической промышленности, фармпрепараты, наркотические и сильнодействующие вещества, мясопродукцию, готовые пищевые продукты, алкогольные и безалкогольные напитки, полимерные и лакокрасочные материалы и многое другое. Отдел оснащен газовыми и жидкостным хроматографами, хроматомасс-спектрометрами, рентгено-флуоресцентными спектрометрами, рентгеновским дифрактометром, системой капиллярного электрофореза, ИК, УФ-спектрометрами, атомно-абсорбционным спектрометром. В 2007 г. отделом проведено почти 1,5 тысячи экспертиз различных товаров.

Эксперты постоянно повышают свой профессиональный уровень, участвуют в работе различных семинаров, обучаются на курсах, консультируются со специалистами различных научных институтов и производственных центров и сами обучают студентов Владивостокского филиала Российской таможенной академии. Каждый эксперт аттестован на право самостоятельного производства идентификационных, товароведческих, материаловедческих экспертиз и экспертиз наркотических средств, психотропных и сильнодействующих веществ, а также их прекурсоров. В среднем каждый специалист имеет более трех экспертных свидетельств на право самостоятельного производства экспертиз.

На базе этого отдела сформирован испытательный центр, аккредитованный в системе Ростехрегулирования и метрологии на техническую компетентность.

Отдел криминалистических и товароведческих экспертиз, возглавляемый полковником таможенной службы Виктором Владимировичем Середой, выполняет исследования по двум направлениям экспертной деятельности. Первое — в области криминалистики (почерковедение, трасология, экспертизы холодного оружия, исследования акцизных и специальных марок, технико-криминалистические исследования документов, экспертизы маркировочных обозначений). Исследования производятся на базе современного оборудования производства Германии и стран СНГ с использованием компьютерной техники и соответствующих методических разработок. Второе — в области товароведения (идентификационные и товароведческие экспертизы машин, механизмов и транспортных средств, позволяющие однозначно идентифицировать товары в соответствии с ТН ВЭД России, а также определять их характеристики и свободную рыночную стоимость). Объекты исследования — широкий спектр продукции машиностроительной, приборостроительной и электронной промышленности России и зарубежных стран.

Отдел экспертизы технических товаров и транспортных средств был создан для решения вопросов оценки и идентификации с определением характеристик транспортных средств и выявления недостоверного декларирования. За время существования отдела его сотрудники провели более 5 тысяч экспертиз и исследований автотранспортных средств различного назначения, начиная с легковых автомобилей и заканчивая разного рода специальной техникой.

В отделе трудятся высококвалифицированные специалисты. Руководит отделом майор таможенной службы Александр Сергеевич Кириенко.

Коллектив **экспертно-исследовательского отдела № 1** состоит из 5 человек. Возглавляет отдел полковник таможенной службы Татьяна Сергеевна Кильвник. Эксперты отдела имеют 17 экспертных свидетельств на право самостоятельного производства экспертиз. Основными направлениями экспертной работы отдела являются товароведческие экспертизы товаров легкой промышленности, идентификационные экспертизы изделий из меха и кожи (обувь, одежда), идентификационные экспертизы лесоматериалов, товароведческие экспертизы лесоматериалов и строительных материалов, экспертизы объектов интеллектуальной собственности. В прошлом году отделом выполнено более тысячи экспертных заключений. Помимо этого, эксперты отдела участвуют в досмотрах товаров при осуществлении таможенного контроля и оперативных мероприятий, проводят обучение сотрудников таможенных органов, активно осваивают новые виды экспертиз, принимают деятельное участие в конференциях и семинарах, проводимых различными таможенными органами. На базе этого отдела регулярно проходят практику студенты различных вузов, а должностные лица отдела являются руководителями дипломных работ.

Экспертно-исследовательский отдел № 2 возглавляет полковник таможенной службы Константин Дмитриевич Бондарев. В начале 2000-х гг. лабораторией стала реализовываться идея трёхзвенной структуры (Центральная таможенная лаборатория в Москве — региональные таможенные лаборатории — лабораторные подразделения при таможнях). 17 апреля 2001 г. — день основания выносных подразделений Дальневосточной таможенной лаборатории в Хабаровске и Южно-Сахалинске. Эти подразделения осуществляют экспертное обеспечение пограничных таможен Хабаровского края, Сахалинской и Амурской областей, Еврейской автономной области. В 2005 г. на базе этих подразделений был сформирован экспертно-исследовательский отдел № 2, в котором сейчас работают 8 экспертов: 5 — в Хабаровске и 3 — в Южно-Сахалинске. Являясь специалистами широкого профиля, они проводят идентификационные, товароведческие и криминалистические экспертизы различной номенклатуры товаров (лесоматериалы, оборудование и транспортные средства, товары народного потребления, продукты питания, объекты интеллектуальной собственности, холодное оружие и др.).

Первостепенной задачей Экспертно-криминалистической службы — регионального филиала Центрального экспертно-криминалистического таможенного управления г. Владивосток является повышение эффективности взаимодействия с таможенными органами Дальневосточного региона, нацеленное на внедрение современных инструментальных методов исследования более широкого спектра товаров, сокращение сроков выполнения экспертиз, повышение профессионализма таможенных экспертов.

*Отделение по связям
с общественностью ДВТУ*

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за I квартал 2008 г.

В I квартале 2008 г. внешнеэкономическую деятельность осуществлял 6201 участник ВЭД*, что на 10,3 % или на 581 участника больше, чем в аналогичный период 2007 г. Количество участников, зарегистрированных вне зоны деятельности таможенных органов ДВТУ, но осуществляющих внешнеэкономическую деятельность через таможенные органы ДВФО, возросло в 1,4 раза — 1095 (в I квартале 2007 г. — 776).

Товарная структура внешнеторгового оборота (I квартал 2007–2008 гг.)

Код товаров	Товары	Статистическая стоимость, млн. долл. США	Удельный вес, %	Темп роста
01–24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	205,11/ 227,77	4,5	111,1 %
в т. ч. 03	Рыба, ракообразные и моллюски	43,94/ 38,13	0,8	86,8 %
25–27	Минеральные продукты	1 213,64/2 181,00	43,1	в 1,8 раза
в т. ч. 27	Топливо-энергетические товары	1 198,66/2 157,18	42,6	в 1,8 раза
28–40	Продукция химической пром-ти, каучук	85,55/ 131,91	2,6	в 1,5 раза
41–43	Кожевенное сырье, пушнина и изд. из них	3,09/ 21,81	0,4	в 7,1 раза
44–49	Древесина и целлюлозно-бумажные изд.	369,63/ 367,00	7,3	99,3 %
50–67	Текстиль, текстильные изд., обувь	124,03/ 277,64	5,5	223,8 %
71	Драгоценные камни, драгоценные металлы и изд. из них	443,68/ 505,32	10,0	113,9 %
72–83	Металлы и изд. из них	203,92/ 285,15	5,6	в 1,4 раза
84–90	Машины, оборудование и транспортные средства	794,88/ 991,75	19,6	124,8 %
	Прочие товары	45,50/ 71,57	1,4	в 1,6 раза

* В обзор включены участники внешнеэкономической деятельности, зарегистрированные на территории Дальневосточного федерального округа.

Участниками ВЭД в таможенных органах ДВФО оформлено 54 018 ГТД, что на 26,6 %, или на 11 361, больше, чем за аналогичный период 2007 г. Наибольшее количество ГТД оформлено в таможенных органах Приморского — 36 311 (67,2 % от общего количества ГТД региона) и Хабаровского краёв — 7974 ГТД (14,8 %), Сахалинской области — 5087 ГТД (9,4 %).

Стоимость внешнеторгового оборота участников ВЭД, зарегистрированных в ДВФО, составила 5060,9 млн. долл. США, что на 45,1 % (на 1571,9 млн. долл. США) больше, чем в I квартале 2007 г. Рост внешнеторгового оборота произошел за счет увеличения в 1,4 раза (на 961,6 млн. долл. США) стоимости экспорта и в 1,5 раза (на 610,3 млн. долл. США) импорта.

Как следует из таблицы, наибольший удельный вес в общем объеме **внешнеторгового оборота** приходится на следующие товары:

- топливно-энергетические — 42,6 %;
- машины, оборудование и транспортные средства — 19,6 %;
- драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них — 10,0 %;
- древесина и целлюлозно-бумажные изделия — 7,3 %;
- текстиль, текстильные изделия, обувь — 5,5 %.

При этом в общем объеме **экспорта** наибольшим удельным весом обла-
дают:

- топливно-энергетические товары — 65,6 %;
- драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них — 15,4 %;
- древесина и целлюлозно-бумажные изделия — 10,4 %.

Наибольшим удельным весом в общем объеме **импорта** характеризуются:

- машины, оборудование и транспортные средства — 52,6 %;
- текстиль, текстильные изделия, обувь — 15,4 %;
- продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного) — 11,0 %;
- продукция химической промышленности, каучук — 6,5 %;
- металлы и изделия из них — 6,2 %.

Внешнеэкономическую деятельность с предприятиями и организациями ДВФО осуществляли 95 стран, из которых 9 — страны СНГ, а 86 — страны дальнего зарубежья по сравнению с I кварталом 2007 г. Их общее количество увеличилось на 4,4 % (на 4 страны).

Географическая направленность внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона распределилась таким образом, что **наибольшая стоимость внешнеторгового оборота** пришлась на следующие группы стран:

АТЭС — 4352,59 млн. долл. США, или 86,0 %, что в 1,6 раза больше, чем в I квартале 2007 г.;

ОЭСР — 3679,73 млн. долл. США, или 72,7 % (в 1,5 раза больше);

ЕС — 508,97 млн. долл. США, или 10,1 %, на 6,0 % больше, чем в I квартале 2007 г.

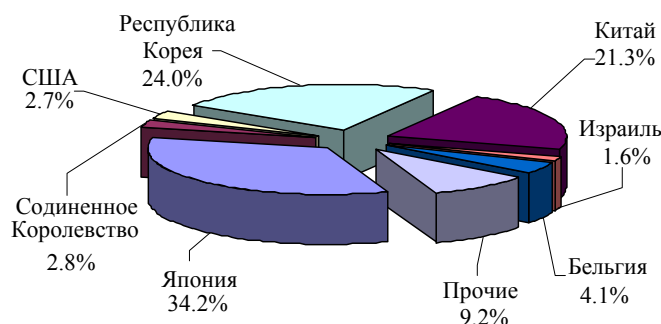


Рис. 1. Удельный вес стран-контрагентов во внешнеторговом обороте за 1 квартал 2008 г.

Крупнейшими странами-контрагентами во внешнеторговом обороте являются (рис. 1):

Япония — 1 732,7 млн. долл. США, или 34,2 % стоимости товарооборота региона. Рост стоимости в 1,5 раза, или на 547,1 млн. долл. США. Главная статья товарооборота — нефть сырая и нефтепродукты сырые (61,5 % от стоимости внешнеторгового оборота страны);

Республика Корея — 1 213,8 млн. долл. США, или 24,0 % стоимости товарооборота региона. Рост стоимости в 2,3 раза, или на 679,8 млн. долл. США. Главная статья товарооборота — нефть сырая и нефтепродукты сырые (78,0 % от стоимости товарооборота с Республикой Корея);

Китай — 1 079,5 млн. долл. США, или 21,3 % стоимости товарооборота региона. Увеличение стоимости в 1,5 раза, или на 360,8 млн. долл. США. Главные статьи товарооборота — лесоматериалы необработанные (24,7 %), обувь с верхом из кожи — 12,9 % от стоимости товарооборота с Китаем.

Стоимость **экспортных** операций региона в отчетном периоде составила 3262,49 млн. долл. США, что на 961,6 млн. долл. США больше, чем в I квартале 2007 г. (рост в 1,4 раза). **На экспорт в страны СНГ** приходится 3,18 млн. долл. США, что составляет 0,1 % от общей стоимости экспорта региона. Стоимость экспортных операций региона в страны СНГ сократилась в 2,6 раза.

Крупнейшими контрагентами среди стран СНГ по экспорту являются (рис. 2):

Казахстан — 853,37 тыс. долл. США, или 26,8 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Увеличение стоимости в 4 раза, или на 641,7 тыс. долл. США. Главная статья экспорта — бульдозеры, экскаваторы (44,4 %), машины подъемные (23,9 %) от стоимости экспорта в Казахстан;

Армения — 735,71 тыс. долл. США, или 23,1 %. Наибольшая статья экспорта — готовая или консервированная рыба и черная икра (6,7 % от стоимости экспорта в Азербайджан. Экспорт в Армению в 1 квартале 2007 г. не осуществлялся);

Узбекистан — 593,12 тыс. долл. США, или 18,6 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Рост стоимости в 34,7 раза, или на 576,0 тыс. долл. США.

**Общие итоги экспорта и импорта участников внешнеэкономической
за I квартал**

Регион	Стоимость (тыс. долл. США)		
	Экспорт	Импорт	Всего
Амурская обл.	35 126,37	48 620,60	83 746,97
	83 709,99	74 483,71	158 193,70
Еврейская авт. обл.	3 974,20	2 806,56	6 780,76
	6 586,93	8 081,45	14 668,38
Камчатский край	18 389,94	14 215,81	32 605,75
	11 603,44	19 940,03	31 543,47
Магаданская обл.	14 701,06	19 701,03	34 402,09
	33 170,18	15 878,84	49 049,02
Приморский край	279 144,99	718 967,88	998 112,87
	176 624,32	1 209 384,64	1 386 008,96
Сахалинская обл.	1 001 957,62	172 289,03	1 174 246,65
	2 051 374,17	197 027,53	2 248 401,70
Хабаровский край	418 385,79	154 514,87	572 900,65
	422 659,10	233 914,48	656 573,58
Чукотский авт. окр.	433,97	45 919,39	46 353,36
		27 786,24	27 786,24
Республика САХА (Якутия)	528 763,79	11 109,20	539 873,00
	476 760,85	11 930,09	488 690,93
Всего по ДВФО	2 300 877,74	1 188 144,36	3 489 022,10
	3 262 488,97	1 798 427,01	5 060 915,98
Справочно: участники не ДВФО через таможни ДВТУ	970 866,54	436 182,03	1 407 048,57
	1 445 285,00	820 825,08	2 266 110,09

Количество			
Амурская обл.	319 295,9	45 311,8	364 607,8
	305 984,3	57 627,5	363 611,8
Еврейская авт. обл.	50 951,7	3 557,3	54 509,0
	59 680,6	4 442,8	64 123,4
Камчатский край	19 968,8	10 045,0	30 013,8
	15 396,4	12 397,2	27 793,6
Магаданская обл.	9 495,4	4 882,5	14 377,9
	8 979,8	4 142,2	13 122,0
Приморский край	1 029 889,2	504 677,4	1 534 566,7
	908 546,7	789 130,6	1 697 677,3
Сахалинская обл.	2 136 627,4	25 224,2	2 161 851,7
	2 806 893,4	41 952,3	2 848 845,7
Хабаровский край	2 403 683,6	51 829,1	2 455 512,7
	2 164 287,8	75 229,3	2 239 517,1
Чукотский авт. окр.	478,3	7 404,9	7 883,1
		7 430,7	7 430,7
Республика САХА (Якутия)	1 177 477,1	2 804,5	1 180 281,6
	609 589,7	3 401,0	612 990,7
Всего по ДВФО	7 147 867,4	655 736,7	7 803 604,1
	6 879 358,8	995 753,5	7 875 112,3
Справочно: участники не ДВФО через таможни ДВТУ	2 605 837,5	229 260,1	2 835 097,6
	2 413 347,7	397 988,4	2 811 336,1

Примечание: В числителе — данные за I квартал 2007 г., в знаменателе — данные за I квартал 2008 г.

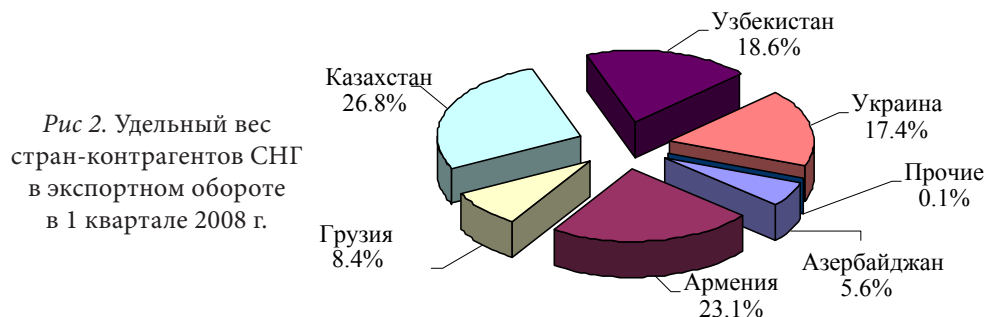
деятельности Дальневосточного федерального округа
2007 и 2008 гг.

Темп роста (%)			Уд. вес к общему объему по ДВФО (%)		
Экспорт	Импорт	Всего	Экспорт	Импорт	Всего
238,3	153,2	188,9	$\frac{1,5}{2,6}$	$\frac{4,1}{4,1}$	$\frac{2,4}{3,1}$
165,7	287,9	216,3	$\frac{0,2}{0,2}$	$\frac{0,2}{0,4}$	$\frac{0,2}{0,3}$
63,1	140,3	96,7	$\frac{0,8}{0,4}$	$\frac{1,2}{1,1}$	$\frac{0,9}{0,6}$
225,6	80,6	142,6	$\frac{0,6}{1,0}$	$\frac{1,7}{0,9}$	$\frac{1,0}{1,0}$
63,3	168,2	138,9	$\frac{12,1}{5,4}$	$\frac{60,5}{67,2}$	$\frac{28,6}{27,4}$
204,7	114,4	191,5	$\frac{43,5}{62,9}$	$\frac{14,5}{11,0}$	$\frac{33,7}{44,4}$
101,0	151,4	114,6	$\frac{18,2}{13,0}$	$\frac{13,0}{13,0}$	$\frac{16,4}{13,0}$
	60,5	59,9	0,0	$\frac{3,9}{1,5}$	$\frac{1,3}{0,5}$
90,2	107,4	90,5	$\frac{23,0}{14,6}$	$\frac{0,9}{0,7}$	$\frac{15,5}{9,7}$
141,8	151,4	145,1	$\frac{100,0}{100,0}$	$\frac{100,0}{100,0}$	$\frac{100,0}{100,0}$
148,9	188,2	161,1	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$

95,8	127,2	99,7	$\frac{4,5}{4,4}$	$\frac{6,9}{5,8}$	$\frac{4,7}{4,6}$
117,1	124,9	117,6	$\frac{0,7}{0,9}$	$\frac{0,5}{0,4}$	$\frac{0,7}{0,8}$
77,1	123,4	92,6	$\frac{0,3}{0,2}$	$\frac{1,5}{1,2}$	$\frac{0,4}{0,4}$
94,6	84,8	91,3	$\frac{0,1}{0,1}$	$\frac{0,7}{0,4}$	$\frac{0,2}{0,2}$
88,2	156,4	110,6	$\frac{14,4}{13,2}$	$\frac{77,0}{79,2}$	$\frac{19,7}{21,6}$
131,4	166,3	131,8	$\frac{29,9}{40,8}$	$\frac{3,8}{4,2}$	$\frac{27,7}{36,2}$
90,0	145,1	91,2	$\frac{33,6}{31,5}$	$\frac{7,9}{7,6}$	$\frac{31,5}{28,4}$
	100,3	94,3	0,0	$\frac{1,1}{0,7}$	$\frac{0,1}{0,1}$
51,8	121,3	51,9	$\frac{16,5}{8,9}$	$\frac{0,4}{0,3}$	$\frac{15,1}{7,8}$
96,2	151,9	100,9	$\frac{100,0}{100,0}$	$\frac{100,0}{100,0}$	$\frac{100,0}{100,0}$
92,6	173,6	99,2	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$	$\frac{0,0}{0,0}$

Главные статьи экспорта — насосы, компрессоры, вентиляторы — 63,5 % и машины подъемные — 32,3 % от стоимости экспорта в Азербайджан;

Украина — 552,8 тыс. долл. США, или 17,4 % стоимости экспорта региона в страны СНГ. Сокращение стоимости в 13,5 раза, или на 6908,31 тыс. долл. США. Главная статья экспорта — готовая или консервированная рыба, черная икра (81,2 % от стоимости экспорта в Украину).



На экспорт в страны дальнего зарубежья приходится 99,9 % от общей стоимости экспорта региона, или 3259,3 млн. долл. США. Стоимость экспорта в страны дальнего зарубежья увеличилась в 1,4 раза.

Крупнейшими странами-контрагентами среди стран дальнего зарубежья по экспорту являются (рис. 3):

Япония — 1189,8 млн. долл. США, или 36,5 % стоимости экспорта региона в страны дальнего зарубежья. Рост стоимости в 1,4 раза, или на 364,7 млн. долл. США. Главная статья экспорта — нефть сырая и нефтепродукты сырые (89,5 % от стоимости экспорта в Японию);

Республика Корея — 1082,98 млн. долл. США, или 33,2 %. Рост стоимости в 2,5 раза, или на 643,2 млн. долл. США. Главные статьи экспорта — нефть сырая и нефтепродукты сырые — 87,4 % и отходы, лом черных металлов — 3,8 % от стоимости экспорта в Республику Корея.

Китай — 347,7 млн. долл. США, или 10,7 %. Сокращение стоимости на 3,4 %, или на 12,4 млн. долл. США. Главные статьи экспорта — лесоматериалы необработанные (76,7 %), нефть и нефтепродукты, кроме сырых (9,4 % от стоимости экспорта в Китай);

Бельгия — 203,6 млн. долл. США, или 6,2 %. Сокращение стоимости на 16,1 %, или на 39,2 млн. долл. США. 99,7 % от общей стоимости экспорта в Бельгию составили жемчуг, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них, бижутерия, монеты;

Израиль — 78,1 млн. долл. США, или 2,4 % от стоимости экспорта в страны дальнего зарубежья. Увеличение в 1,8 раза за счет жемчуга, драгоценных или полудрагоценных камней, драгоценных металлов и изделий из них, бижутерии, монет, которые составили почти 100,0 % стоимости экспорта в Израиль.

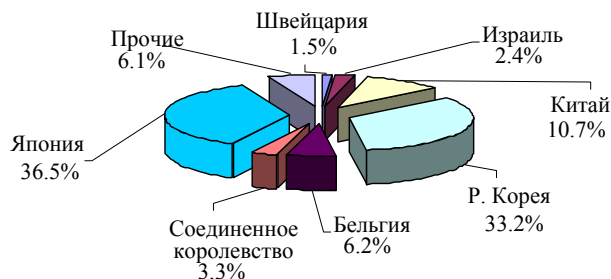


Рис. 3. Удельный вес стран-контрагентов дальнего зарубежья в экспортном обороте в I квартале 2008 г.

Стоимость **импортных** операций региона в отчетном периоде составила 1798,4 млн. долл. США, что на 610,3 млн. долл. США больше, чем в I квартале 2007 г. (рост в 1,5 раза). **На импорт из стран СНГ** приходится 4,2 млн. долл. США, что составляет 0,2 % от общей стоимости импорта региона.

Крупнейшими контрагентами среди стран СНГ по импорту являются (рис. 4):

Украина — 3,3 млн. долл. США, или 78,5 % стоимости импорта региона из стран СНГ. Сокращение стоимости импорта на 1,0 %. Главные статьи импорта — части для оборудования 8425–8430 (63,0 %), машины электрические, в другом месте не поименованные (12,4 %).

Таджикистан — 0,6 млн. долл. США, или 14,3 %. Рост стоимости импорта на 7,2 %, или на 0,04 млн. долл. США. Главные статьи импорта — фрукты сушеные (54,5 %), орехи (25,5 %).

Стоимость **импорта из стран дальнего зарубежья** составила 1794,2 млн. долл. США, в 1,5 раза больше, чем в I квартале 2007 г.

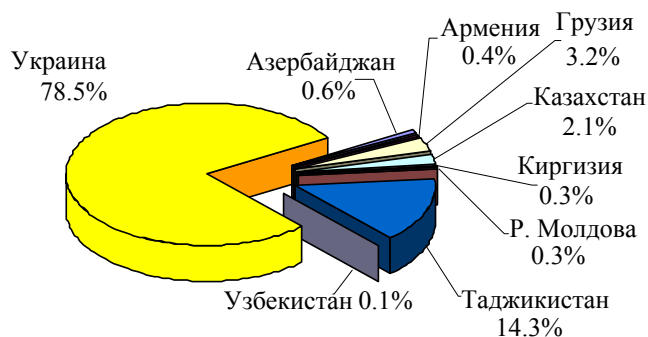


Рис. 4. Удельный вес стран-контрагентов СНГ в импортном обороте в I квартале 2008 г.

Крупнейшими контрагентами среди стран дальнего зарубежья в импортном обороте являются (рис. 5):

Китай — 731,8 млн. долл. США, увеличение в 2,0 раза. Главные статьи импорта — обувь с верхом из кожи — 19,0 %, другие виды обуви — 8,9 %, бульдозеры и экскаваторы — 3,3 % от объема импорта из стран дальнего зарубежья.

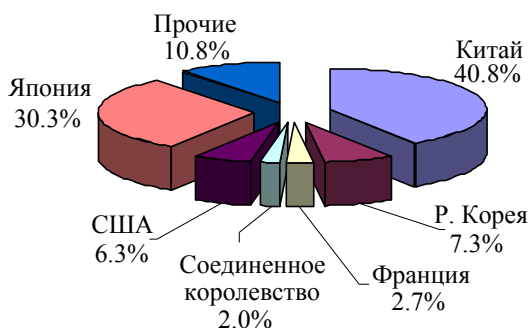
Япония — 542,9 млн. долл. США, увеличение в 1,5 раза. Главные статьи импорта — автомобили легковые, кроме 8702, — 58,4 %, бульдозеры и экскаваторы — 10,4 %, кузова для авто 8701–8705 — 6,4 %;

Республика Корея — 130,8 млн. долл. США, увеличение в 1,4 раза. Главные статьи импорта — автомобили легковые, кроме 8702, — 10,6 %, нефть и нефтепродукты, кроме сырых, — 6,9 %, полимеры этилена в первичных формах — 6,9 %.

Франция — 48,1 млн. долл. США, рост в 1,8 раза. Главные статьи импорта — вертолеты, самолеты и др. — 87,1 %, бульдозеры и экскаваторы — 3,5 %.

США — 112,3 млн. долл. США, сокращение на 9,4 %. Главные статьи импорта — свинина (10,1 %), части для оборудования 8425-8430 (5,2 %), пищевые субпродукты крупного рогатого скота, свиней и пр. (5,0 %).

Рис. 5. Удельный вес стран-контрагентов дальнего зарубежья в импортном обороте в I квартале 2008 г.



Обзор внешнеэкономической деятельности участников ВЭД, зарегистрированных на территории Дальневосточного федерального округа, показал, что в I квартале 2008 г. произошло увеличение стоимости внешнеторгового оборота к уровню аналогичного периода 2007 г. на 45,1 %, или на 1571,9 млн. долл. США, в том числе: экспорт увеличился на 41,8 %, или на 961,6 млн. долл. США, а импорт — на 51,4 %, или на 610,3 млн. долл. США.

Превышение темпов роста экспорта над импортом произошло за счет значительного роста стоимости экспорта:

- топливно-энергетических товаров — на 952,7 млн. долл. США (увеличение в 1,8 раза по сравнению с I кварталом 2007 г.);

- драгоценных камней, драгоценных металлов и изделий из них — на 60,2 млн. долл. США (на 13,6 %);

- металлов и изделий из них — на 52,2 млн. долл. США (в 1,4 раза), в результате чего сформировался активный баланс внешнеторгового оборота с положительным сальдо + 1464,1 млн. долл. США.

В 2012 г. во Владивостоке состоится форум руководителей стран-участниц международной организации Азиатско-Тихоокеанского сотрудничества. В преддверии этого события журнал открывает новую рубрику, в которой по мере возможности будет знакомить читателей с государствами — членами организации АТЭС, их культурными, экономическими особенностями, а также ходом мероприятий, которые будут осуществляться в процессе подготовки к форуму АТЭС.

М.Ю. ШИНКОВСКИЙ

Организация АТЭС — новая модель экономического и политического сотрудничества

В ноябре 1989 г. в столице Австралии Канберра состоялась первая конференция министров иностранных дел и торговли 12 государств, участники которой заявили о создании новой международной организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества. По своему характеру, целям и концепции, даже по составу участников АТЭС сразу произвела впечатление весьма нетипичной для конца XX и начала XXI вв. региональной группировки. Впервые в мировой истории объединение создавали государства, столь сильно различающиеся между собой по условиям и уровню хозяйственного развития, структурам экономик, культуре, национальной психологии, историческим и политическим традициям. При этом индустриально развитые и развивающиеся страны заявили о своём вступлении в группировку на основе принципа равноправного партнёрства.

Первоначально членами новой организации экономического сотрудничества стали Австралия со своим традиционным партнёром-спутником Новой Зеландией, Соединённые Штаты Америки и Канада, а также Япония и Республика Корея. Нетрудно заметить то обстоятельство, что, несмотря на очевид-

ные достижения в области индустриального и постиндустриального развития этих стран, никто из них, за исключением США, никогда не играл сколько-нибудь существенной роли в мировой политике. Более того, им принадлежала скорее пассивная, чем активная роль в формировании мирового политико-экономического порядка, правил и принципов международного общения. Для Австралии, по современной этим событиям оценке, такая инициатива, безусловно, представляла собой страницу в её внешнеполитической истории¹. За этим шагом Канберры стояла резко возросшая активность региональной политики страны, её стремление стать полноправным участником сотрудничества в АТР, а может быть, и лидировать в этих процессах.

В австралийских предложениях по созданию новой организации с самого начала подчёркивалась важность участия в ней развивающихся стран, а также необходимость надёжной защиты в рамках АТЭС их экономических и политических интересов. Речь шла о реализации такой политической цели, как налаживание экономического сотрудничества с динамично развивающейся, но при этом весьма замкнутой региональной группировкой АСЕАН, созданной в августе 1967 г. в Юго-Восточной Азии в целях организации взаимной поддержки стран-участниц для обеспечения их независимого развития. Нелишним представляется напомнить, что время возникновения этой организации пришлось на разгар войны во Вьетнаме, в события которой оказались активно втянутыми, хотя и с разными целями, Соединённые Штаты Америки, Советский Союз и Китайская Народная Республика. Именно поэтому одной из основных политических целей создаваемой организации АСЕАН стало стремление стран-участниц к дистанцированию от Вашингтона, Москвы и Пекина².

Представляется справедливым утверждение, что к концу 1980-х — началу 1990-х гг. страны АСЕАН подошли как «главнейшие экономические бенефициарии холодной войны»³. Это стало возможным лишь потому, что ассоциированные государства ставили экономику впереди политики в отношениях между собой и с другими крупными державами Азиатско-Тихоокеанского региона. Именно поэтому они проявили наибольшие колебания в отношении создания АТЭС. Их опасения сводились к тому, что АСЕАН может «раствориться» в новой организации, а достигнутый в рамках ассоциации уровень сотрудничества и координации действий — снизиться, возможности стран-членов АСЕАН отстаивать свои экономические и политические интересы окажутся суженными, так как все решения в рамках новой региональной группировки будут зависеть от индустриально развитых стран.

Дальновидно настроенные индустриально развитые партнёры, понимая растущую силу и значение АСЕАН, а также чрезвычайно выгодное геополитическое

¹ См.: Целищев И. Сотрудничество в АТР: основа, возможности, специфика (статья вторая) // Мировая экономика и международные отношения. 1991. № 12. С. 25.

² В августе 1967 г. в состав АСЕАН (Association of Southeast Asian Nations) вошли Индонезия, Малайзия, Сингапур, Таиланд и Филиппины, а в 1984 г. к организации присоединился Бруней.

³ Сумской В. АСЕАН и Восточная Азия / Восточная Азия между глобализмом и регионализмом. М., 2004. С. 76.

тическое его положение, сделали серьёзные шаги навстречу своим партнёрам из Юго-Восточной Азии. Все возможные конфликты в рамках АТЭС должны были решаться в пользу её членов из Ассоциации, так как было решено, что АСЕАН будет располагать 13-м ассоциированным голосом, а кроме того, была достигнута договорённость о том, что совещание глав государств — членов АТЭС будет проходить на территории одного из «АСЕАНовских государств».

С первых шагов новой организации её члены дали ясно понять, что создание АТЭС должно рассматриваться как своего рода предупреждение-напоминание для Европейского сообщества о недопустимости усиления протекционизма для неевропейских государств. В подходе США к своей деятельности в организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества с самого начала просматривалось стремление подтолкнуть Западную Европу к либерализации внешнеэкономической политики, используя для этого своего рода «американо-азиатскую солидарность». Вместе с тем в рамках АТЭС Вашингтон приступил к планомерной реализации политики получения от стран — членов АСЕАН расширенных возможностей доступа импортных товаров на их рынки. Ещё более важным стало то обстоятельство, что членов новой региональной группировки объединила и объединяет огромная заинтересованность уже не в одиночку, а совместно с партнёрами подталкивать Токио к более активному поощрению импорта и сокращению положительного сальдо торгового баланса. Именно тогда, по всей вероятности, у «вожака гусиной стаи» появились проблемы с доказательством экономического лидерства в Юго-Восточной Азии, приведшие к серьёзному замедлению темпов экономического роста Страны восходящего солнца⁴.

Основные направления организации АТЭС определяются на ежегодных саммитах и на совещаниях министров иностранных дел, а также в ходе встреч ряда отраслевых министров, возглавляющих приоритетные для региональной группировки направления деятельности. Практическая деятельность форума осуществляется через рабочие группы и комитеты, главное содержание деловой активности которых состоит в том, чтобы действовать исходя из решений и документов, принимаемых в ходе совещания стран АТЭС, и намечать в пределах своей компетенции основные и конкретные направления сотрудничества на ближайшую перспективу. Разработкой таких направлений деятельности рабочих групп и комитетов занимаются Секретариат АТЭС и руководство рабочей группы (комитета); предлагаемые ими рекомендации обсуждаются на пленарных заседаниях рабочих групп (комитетов) в присутствии делегаций всех стран-участниц и гостей.

В АТЭС имеется десять рабочих групп, каждая из которых рассматривает специфический круг интересующих именно её участников вопросов, имеет собственные приоритеты и особенности и, хотя и работает в тесном контакте с секретариатом АТЭС, достаточно автономна.

⁴ См.: Песцов С.К. Современный международный регионализм: теории и концепции регионального сотрудничества и кооперации. Владивосток, 2002. С. 270.

1. Рабочая группа по региональному энергетическому сотрудничеству (The Regional Energy Cooperation Working Group). Создана в 1990 г. для сбора и анализа данных об энергетических ресурсах участников организации АТЭС, выявления организационных, правовых и процедурных факторов, замедляющих поступление инвестиций в сферу энергетики, и для выработки рекомендаций, содействующих привлечению инвестиций. В своей деятельности руководствуется пониманием того, что потребности АТР в источниках энергии следует обеспечивать таким образом, чтобы это соответствовало тем задачам, которые участники региональной организации ставят перед собой в вопросах охраны окружающей среды и социальной сферы. Главные направления деятельности этой рабочей группы определены на совещаниях министров энергетики стран — участников АТЭС в Австралии (Сидней, август 1996 г.) и в Канаде (Эдмонтон, август 1997 г.); согласно принятым рекомендациям в организации началась серия мероприятий по разведке новых месторождений угля и газа. На совещании министров энергетики в Японии, которое состоялось на острове Окинава в октябре 1998 г., были решены практические вопросы по организации работы Тихоокеанского исследовательского центра по проблемам энергетики (Asia Pacific Energy Research Centre), решение об открытии которого было принято двумя годами раньше. После начала работы этого центра к числу главных задач данной рабочей группы относится укрепление региональной безопасности в вопросах энергетики за счёт предоставления достоверной информации в сфере спроса и предложения энергетических ресурсов; проведения реформ в энергетическом секторе в целях привлечения частных инвестиций, проведение программ внедрения новых технологий в сфере энергетики, важных с точки зрения экологии, а также создание базы для проведения научных исследований и опытно-конструкторских разработок.

2. Рабочая группа по рыболовству (The Fisheries Working Group). Создана в 1991 г. для изучения действующих соглашений по вопросам международного сотрудничества в области рыболовства, определения эффективной роли АТЭС в этих вопросах и сбора информации о деятельности соответствующих национальных и региональных организаций. Участниками соглашений внедряются программы, направленные на увеличение доходности использования морских ресурсов и на обеспечение их устойчивого развития, повышение эффективности контроля за использованием морских ресурсов, осуществление мониторинга их качества, сбор информации о региональном рынке морских ресурсов. С 1996 г. проводится программа исследования торговли рыбопродукцией, вопросов либерализации тарифов и нетарифных мер, эффективного использования инвестиций и субсидий. Внедряются проекты реорганизации рыболовства и проверки качества рыбы, введения контроля за качеством морепродуктов, доставки воздухом живой и свежей морепродукции на рынки участников АТЭС, либерализации торговли и инвестиций в рыболовство. С 1998 г. ежегодно проводятся форумы АТЭС по аквакультуре.

3. Рабочая группа по развитию людских ресурсов (The Human Resources Development Working Group). Создана в 1990 г., является самой крупной по численности рабочей группой АТЭС. В её задачи входит выявление основных тенденций рынка рабочей силы в странах этой региональной группировки, регулирование спроса и предложения рабочей силы в них, подготовки и переподготовки специалистов и эффективного использования людских ресурсов во всех сферах занятости.

В составе рабочей группы функционируют пять крупных подгрупп: по проблемам делового менеджмента (Business Management Network), проблемам образования (Education Forum), менеджмента по вопросам экономического развития (Network for Economic Development Management), по подготовке специалистов в вопросах промышленной технологии (Network on Human Resources Development for Industrial Technology) и по сбору информации о рынке труда (Labor Market Information Group). Деятельность этой рабочей группы весьма многопланова и в существенной степени пересекается практически со всеми мероприятиями АТЭС.

Основные направления деятельности организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества в вопросах подготовки людских ресурсов во многом определяет документ «Инициатива лидеров АТЭС в вопросах образования», принятый на саммите глав государств этой региональной группировки в Сиэтле (США) в 1993 г. В качестве важнейших задач для всех стран-членов организации названы взаимопроникновение культур (это понятие подразумевает налаженный культурный обмен, знакомство с культурой, историей и традициями других стран), подготовка специалистов и установление непосредственных контактов между учебными заведениями этих стран.

Внедрение предложений лидеров АТЭС в вопросах образования осуществляется по трём основным направлениям. К ним отнесены создание учебных центров, проведение совместных мероприятий (академические исследования, семинары, научный обмен и др.), предоставление стипендий для обеспечения обмена научными работниками, которые в тексте документа названы «стипендиатами АТЭС».

Среди этих направлений особое внимание уделяется работе учебных центров АТЭС, которые были задуманы как исследовательские учреждения, изучающие различные аспекты деятельности региональной группировки в вопросах образования. Особую активность в данном вопросе проявляют США, где уже создан консорциум учебных центров АТЭС, выпускающий информационный бюллетень о деятельности этих центров с периодичностью четыре выпуска в год⁵. Учебный центр университета Вашингтона создал и поддерживает на базе Интернет «образовательную сеть АТЭС», которая облегчает доступ к информации и учебным программам.

⁵ Гончаренко С. Рабочие группы, комитеты и другие органы АТЭС: основные направления деятельности // Проблемы Дальнего Востока. 1998. № 4. С. 18.

4. Рабочая группа по промышленной науке и технологии (The Industrial Science and Technology Working Group). Создана в 1990 г. для налаживания сотрудничества в вопросах обмена информацией и технологиями, улучшения методики подготовки людских ресурсов в сфере науки и технологий, содействия продвижению совместных региональных проектов в этих сферах. В 1995 г. на саммите в Осаке была принята специальная программа действий в этой области, в частности определены шесть приоритетных областей сотрудничества стран — членов АТЭС. К таковым были отнесены обмен информацией и технологиями, обмен исследователями и подготовка кадров в сфере промышленной науки и технологии, содействие осуществлению совместных исследовательских проектов, доступность правового анализа, вклад в устойчивое развитие, а также налаживание более активного диалога в этой области и системный анализ данной проблематики. При этом особо подчёркивается необходимость создания в организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества благоприятных условий для широкого доступа всех участников региональной группировки, и в особенности развивающихся стран, к продукции высокой технологии и налаживания свободной торговли этой продукцией.

5. Рабочая группа по сохранению морских ресурсов (The Marine Resource Conservation Working Group). Начало её работы относится к 1990 г., а содержанием деятельности стало продвижение среди участников АТЭС инициатив, направленных на защиту морской среды и морских ресурсов. Рабочая группа выступает за то, чтобы обеспечивать такую эксплуатацию морских ресурсов участниками региональной группировки, которая сделала бы выгодной поддержание чистоты морской акватории. В числе наиболее заметных инициатив — программа мониторинга береговых зон с указанием источников загрязнения морской среды участниками АТЭС и выработка единого для них к укреплению и благоустройству береговой линии. В 1997 г. страны — участники организации создали координационный комитет морей Юго-Восточной Азии, а для районов южной части Тихого океана была создана специальная программа по охране окружающей среды.

6. Рабочая группа по телекоммуникациям (The Telecommunications Working Group) была создана в 1990 г. для налаживания сотрудничества в сфере телекоммуникаций (обмен информацией, координация действий, проведение консультаций по вопросам развития и стандартов, подготовка проектов либерализации торговли и инвестиций). Участники рабочей группы изучают вопросы инфраструктуры и развития электронной торговли, стандартизации средств телекоммуникаций и взаимного признания результатов тестирования оборудования.

Этапными событиями в деятельности рабочей группы стали первая встреча министров АТЭС по телекоммуникациям в Сеуле в 1995 г. и принятая ею Декларация по информационной структуре Азиатско-Тихоокеанского ре-

гиона, а также создание в 1996 г. в рамках рабочей группы четырёх постоянных подгрупп — по либерализации, по содействию предпринимательству, по развитию сотрудничества и по развитию людских ресурсов. Эти постоянные подгруппы выработали перспективный план действий участников организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества в области телекоммуникаций и либерализации инвестиций.

Во время своей второй встречи в австралийском Брисбэне министры приняли программу дальнейших действий участников АТЭС в вопросах телекоммуникаций, в ходе которой в качестве официального документа организации был принят перечень требований по либерализации в области телекоммуникаций.

7. Рабочая группа по туризму (The Tourism Working Group). Это подразделение региональной экономической группировки начало свою деятельность в 1991 г., а заседания проводятся дважды в год. В них помимо представителей АТЭС, как правило, участвуют члены Всемирного совета путешествий и туризма. Чрезвычайно важными для деятельности организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества в этой области стали одиннадцатое (октябрь 1997 г. в канадском Квебеке) и двенадцатое (май 1998 г. в Южной Корее) заседания этой рабочей группы. На них были подведены итоги изучения экономических аспектов развития туризма в регионе, проблем сохранения окружающей среды и охраны исторического и культурного наследия региона АТЭС, развития молодёжного туризма. Было признано желательным обеспечить обмен информацией по вопросам развития молодёжного туризма в АТЭС.

Участники рабочей группы приняли предложение Австралии уделять в ближайшие годы первостепенное внимание подготовке баз данных по вопросам развития туризма для обеспечения более эффективного маркетинга и планирования.

8. Рабочая группа по обзору торгово-инвестиционной статистики (The Trade and Investment Data Review Working Group). Эта группа работает с 1990 г. с целью обеспечить сравнимость публикуемых участниками АТЭС статистических данных о торговле. Работу пришлось начать с анализа сведений о торговле услугами и международных инвестициях членов региональной экономической группировки с тем, чтобы свести к минимуму расхождения данных по торговле товарами, услугами и оценке инвестиционных потоков. Кроме этого, создана база данных по торговой и инвестиционной статистике, корректируемая с учётом сведений международных организаций. Регулярно проводятся семинары, обеспечивающие техническую экспертизу текущих проектов.

На одиннадцатом заседании рабочей группы в столице Канады Оттава в мае 1998 г. был взят курс на постепенную выработку единой методологии анализа статистических сведений национальными статистическими организа-

циями стран — участниц АТЭС и унификацию форм сбора данных таможенной статистики. При этом было признано желательным сделать такого рода информацию доступной и для стран, не входящих в эту региональную экономическую группировку.

9. Рабочая группа по содействию торговле (The Trade Promotion Working Group). Данное подразделение действует с 1990 г. в целях привлечения представителей частного сектора (прежде всего малые и средние предприятия) к деятельности организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества. В поле её зрения вопросы содействия развитию региональной торговли, подготовки кадров, анализа деловой информации. При этом рабочая группа поддерживает тесные связи с деловыми кругами государств — участников АТЭС посредством активного их привлечения на семинары по проблемам венчурного капитала и кредитных гарантий, а также постоянного обмена мнениями по этим и другим вопросам. При активном содействии рабочей группы проводятся международные торговые ярмарки, создана система взаимодействия деловых кругов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (Asia Pacific Business Network, или APB-Net). В последние годы в её деятельности выявилась тенденция концентрировать усилия участников на формирование в регионе АТЭС стратегических деловых союзов между предприятиями.

10. Рабочая группа по транспорту (The Transportation Working Group). Создана в 1990 г. с учётом необходимости обеспечения транспортных перевозок в обширном пространстве Азиатско-Тихоокеанского региона. В реальной практике её работы привлечение сотрудников государственных учреждений стран — участниц региональной экономической группировки и представителей деловых кругов к выработке рекомендаций о том, как повысить эффективность транспортной инфраструктуры в регионе. На основе постоянного мониторинга определяются трудные места в транспортной системе региона и вырабатываются меры по улучшению ситуации.

Важная сфера деятельности этой рабочей группы — разработка мер по оказанию эффективных и безопасных услуг в вопросах транспорта и увеличению потребности использования транспортных систем. Рабочая группа публикует обзоры и справочные издания о деятельности учреждений и исследовательских центров по проблемам транспорта в АТР.

В целом можно сказать, что почти за 20 лет своего существования организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества удалось чётко обозначить свою линию на либерализацию внутрирегиональной и мировой торговли. В данном вопросе члены регионального объединения достигли весьма высокой степени понимания. Другого, видимо, трудно было и ожидать, так как в него вошли наиболее динамичные экономики мира, в высокой, а для ряда стран и в решающей степени зависящие от экспорта.

Развитие АТЭС в определённом смысле факт уникальный, так как являет собой пример того, как идеологические и политические интересы стран могут

отойти на второй план, если речь идёт о несомненной экономической пользе для стран-участниц. Так, в 1995 г. в организацию АТЭС были приняты Тайвань и Китайская Народная Республика, причём необходимо подчеркнуть, что эта группировка является единственной, где происходит нормальное взаимодействие двух китайских государств. В ноябре 1997 г. в Ванкувере на пятом саммите АТЭС благодаря поддержке Китая, США и Японии была удовлетворена заявка России о приёме в состав этого регионального объединения, который вместе с нашей страной дополнили Вьетнам и Папуа-Новая Гвинея.

Принятие России в АТЭС расценивалось западными политологами как «триумф политической целесообразности над экономической логикой»⁶. Пекин стремился улучшить отношения с Москвой и получить в её лице союзника в противодействии доминированию Вашингтона в организации. В Токио рассчитывали, что дальнейшая нормализация отношений с Россией будет способствовать возврату части Курильских островов Японии и получению доступа к сырьевым источникам Сибири и Дальнего Востока. Вашингтон хотел использовать АТЭС и участие в нём России как механизм контроля за действиями своего бывшего противника, а также в качестве компенсации за согласие Москвы на расширение НАТО на Восток.

Как представляется, у России были вполне ясные и весьма существенные мотивы для такого выбора.

Прежде всего, являясь неотъемлемой частью АТР (в азиатской части России сосредоточены основные стратегические природные ресурсы и проживает более 20 % её населения), Российская Федерация имеет здесь свои политические и торгово-экономические интересы.

Азиатско-Тихоокеанский регион превратился в один из перспективных центров мирового развития. Говоря о целесообразности взаимодействия со странами региона, В.В. Путин отмечал, что «этот регион — не только пространство бурного экономического роста. Здесь проявляется одно из позитивных следствий глобализации — постепенное выравнивание уровней социально-экономического развития различных районов мира. Ещё одна отличительная черта АТР — высокая динамика интеграционных процессов, которые позитивно влияют на формирование нового, более справедливого мироустройства»⁷.

В Азиатско-Тихоокеанском регионе наиболее выпукло отражаются современные тенденции развития, основанные на принципах многополярности, невмешательства в дела друг друга, уважения взаимных интересов, совместного поиска путей противодействия новым вызовам. Ведущие роли в жизни региона играют не только отдельные и признанные «тяжеловесы» (США, Китай и Япония), но и «коллективные игроки», в частности члены Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН).

⁶ Игнатов А., Шипилов С. Россия и АТЭС // Международная жизнь. 2007. № 11. С. 58.

⁷ Президент Российской Федерации В.В. Путин: интервью газете «Кориа геральд». 2005. 17 ноября.

Здесь реализуется начальная фаза создания единого политического и экономического пространства, что облегчает продвижение российских интересов.

Без участия в интеграционных процессах в Азиатско-Тихоокеанском регионе ускоренного развития отечественных дальневосточных и сибирских регионов добиться будет едва ли возможно. Руководство страны отчётливо понимает, что развитие России может быть успешным лишь при условии самого активного участия в региональной интеграции. Конструктивная вовлечённость в эти процессы является стратегическим выбором нашего государства и важнейшей задачей на обозримую перспективу. Её реализация является составной частью Программы социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу 2006–2020 гг.

Выбор России продиктован перспективами и выгодами вхождения в крупные многосторонние объединения, которые в 1990-х гг. XX в. стали важным фактором международного взаимодействия. Именно их деятельность создаёт новые формы и модули сотрудничества между государствами. Активная экономическая политика на азиатском направлении позволяет переломить стереотип восприятия так, что политическая составляющая участия России в делах региона значительно опережает её вовлечённость в интеграционные процессы в этой части земного шара.

Участвуя в саммите 2000 г. в Брунее, президент Российской Федерации развил концепцию участия России в форуме организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества, подчеркнув заинтересованность вверенного ему государства в конструировании новой энергетической конфигурации АТР, которая позволила бы потребителям энергоресурсов стран-участниц диверсифицировать географию импорта, осуществлять масштабные бесперебойные поставки энергоресурсов, обеспечивать энергетическую безопасность в регионе и реализовывать крупные энергетические проекты как на территории самой России, так и на территории партнёров по АТЭС.

Присоединение к организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества предоставило нашей стране возможность продемонстрировать приверженность цели интеграции в мировую экономику и рыночным реформам, расширению двусторонних связей, а также использовать возможности АТЭС для активного встраивания российской экономики в региональную систему политических и экономических отношений. Такой шаг был необходим и в целях лучшего понимания действующих здесь рыночных механизмов, продвижения российских технологических достижений на рынки АТР.

А.Е. САВЧЕНКО

Саммит АТЭС-2012: перспективы Владивостока и условия их достижения

2012 г. в связи с проведением саммита АТЭС представляется рубежом, разделяющим жизнь не только Владивостока, но и Приморья на «до и после». Объяснение этому найти несложно — слишком много пафоса со стороны местной власти и слишком грандиозна масштабность озвученных планов, питающая завышенные ожидания людей и столь же преувеличенные сомнения в реальности происходящего.

Если оценивать планы развития Владивостока в общероссийском контексте, то легко увидеть, что ничего выдающегося в них нет. Так, в Нижнем Новгороде, на противоположном берегу Волги, в 2010 г. начнётся и в 2030 г. должно завершиться строительство города-спутника Globe Town; в Казани планируется создание сверхсовременного комплекса «МиллениумЗилантСити». Английская компания «Уотермен Интернэйшнл Лимитед» разрабатывает проект крупномасштабного делового комплекса для Омска, французский строительный концерн «Valode & Pistre» возводит первый небоскрёб будущего «Екатеринбург-Сити», в Ханты-Мансийске собирается вести строительство всемирно известный архитектор Норман Фостер. И это далеко не полный перечень региональных столиц, где имеются амбициозные проекты по созданию современной городской среды.

Как видно из вышеперечисленного, планы относительно Владивостока — это во многом проявление общероссийских тенденций, и постановку проблемы в духе «этого не может быть потому, что этого не может быть никогда» можно смело отвергать.

В соответствии со «Стратегией развития России до 2020» на Дальнем Востоке должен быть создан «центр социально-экономического развития»¹, и очевидно, что подходящими возможностями здесь обладают только Владивосток и Хабаровск. Во время визита во Владивосток Президент России

¹ Доступно: <http://www.kremlin.ru/text/appear/2008/02/159528.shtml>

В.В. Путин указал на независимость намерений государства от каких-либо парадных мероприятий: «...будет здесь АТЭС, не будет здесь АТЭС, — нам, если мы хотим развивать Дальний Восток, Владивосток и Приморский край, одними разговорами не обойтись... В любом случае вложенные средства не пропадут»².

Что касается региональной власти, то одна из фундаментальных причин её стремления провести саммит в столице Приморья заключается в том, что, возможно, для региона это последний шанс осуществить качественный прорыв. Доминирующим фактором здесь выступает демографический: население страны сокращается, особенно активно и болезненно на Дальнем Востоке. Сокращение населения в Приморье, неравноценный миграционный обмен, сопровождаемый вымыванием высококвалифицированных специалистов и вообще людей, имеющих высшее образование, — эти проблемы не теряют своей остроты с середины 90-х гг.³ К 2007 г. впервые за многие десятилетия в крае стали проживать менее двух миллионов человек. Известный географ Л. Смирнягин считает депопуляцию самым тяжёлым вызовом российским городам⁴. Очевидно, демографическая динамика городов будет разной: Москва и прочие центры благополучия, скорее всего, будут расти, в то время как города в северных и депрессивных районах будут стремительно терять своё население⁵. Люди превращаются в самый ценный ресурс, и именно за него предстоит острая межгородовая и межрегиональная конкуренция. В данном контексте саммит 2012 г. — это шанс Владивостока и Приморья стать одним из таких центров благополучия.

Каких эффектов ожидает государство от осуществления данных проектов, и на что мы можем рассчитывать исходя из сложившейся ситуации? На основании анализа подпрограммы «Развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе» видно, как осмысляются проблемы, которые должны быть решены в ходе её реализации. Прежде всего, речь идёт о создании начальных условий для преобразования Владивостока и экономически связанной с ним территории «в крупный индустриальный, научный, деловой и туристический центр региона»⁶ и следом, как бы опровергая означенную цель, утверждается: «анализ состояния организационно-инфраструктурного потенциала Владивостока позволяет сделать однозначный вывод о том, что имеющаяся инфраструктура Владивостока не соответствует ни одному из требований к проведению масштабных мероприятий международного характера в рамках форума».

Из целевых индикаторов подпрограммы следует, что проект «Владивосток-2012» прежде всего инфраструктурный. Эффективность его реализации будет

² Доступно: http://www.kremlin.ru/text/appear/2007/01/27/1049_type63381_117407.shtml

³ Авдеев Ю., Пушкарёв С., Ушакова В. Миграционная ситуация и рынки труда в Приморском крае: проблемы трудовой миграции // Перспективы Дальневосточного региона: население, миграция, рынки труда. Московский центр Карнеги. М., 1999. С. 64.

⁴ Смирнягин Л. Трудное будущее российских городов. // Pro et Contra. 2007. № 1. С. 61.

⁵ Там же. С. 62.

⁶ [http://www.assoc.fareast.ru/fe.nsf/files/program/\\$file/Vladivostok.doc](http://www.assoc.fareast.ru/fe.nsf/files/program/$file/Vladivostok.doc)

оцениваться в километрах построенных дорог, протяжённостью канализационных, телефонных линий, количеством мест в гостиницах и т. д.⁷

В то же время ожидаемые результаты от реализации подпрограммы качественно иного плана: она должна обеспечить «экономическое закрепление» России в этом регионе, «стабилизировать демографическую динамику», повысить эффективность использования «природно-ресурсного потенциала Дальнего Востока», усилить конкурентоспособность российского бизнеса⁸. Более того, из самого названия подпрограммы следует, что её основная цель — интеграция России в АТР.

Но как соотнести выполнение технических задач подготовки к саммиту и ожидаемые мультипликативные эффекты? Создаваемую инфраструктуру нужно будет «заполнять» при том, что сегодня и в городе, и в крае совсем не те масштабы экономики, чтобы не только заполнить её, но даже окупить в обозримой перспективе строительство моста на остров Русский.

Для того чтобы проведение саммита АТЭС в 2012 г. стало действительно серьёзным шагом к эффективной реализации потенциала города и края, крайне важно «включить» механизм со-развития общества, когда постановка целей и инвестиционные вливания со стороны государства сопровождаются качественными прорывами в различных сферах общественной жизни. В противном случае деньги и намерения власти мало что могут изменить. Понятно, что нет смысла вести речь о всплеске всеобщего энтузиазма, тем не менее активность определённых общественных групп и политических организаций, бизнес- и журналистского сообществ необходима.

Активность той части владивостокского общества, которую, хотя бы условно, можно отнести к гражданскому, практически незаметна. Конечно, сложно абстрактно требовать какой-либо деятельности, но в данном случае есть много вопросов, которые могли бы стать предметом содержательной гражданской дискуссии и поводом для формулирования требований к власти. Например, на острове Русский немало исторических памятников, самый ценный из которых — сооружения Владивостокской крепости. Что с ними будет в процессе освоения острова? Как они впишутся в проекты? Кроме того, все мы свидетели уничтожения городских скверов так называемой точечной застройкой. Можно вспомнить и часто практикуемые приёмы откровенного обмана, когда под видом «полезного» для общества сооружения строятся торговые и офисные площади. Есть ещё и городская свалка «Горноста́й», которую власти к саммиту обещали ликвидировать, но мусор туда продолжают вывозить. Не подлежит сомнению, что в решении этих и им подобных проблем важен общественный контроль, однако он отсутствует. Правда, в апреле 2008 г. заявила о себе «Владивостокская городская организация содействия развитию

⁷ [http://www.assoc.fareast.ru/fe.nsf/files/program/\\$file/Vladivostok.doc](http://www.assoc.fareast.ru/fe.nsf/files/program/$file/Vladivostok.doc)

⁸ Доступно: [http://www.assoc.fareast.ru/fe.nsf/files/program/\\$file/Vladivostok.doc](http://www.assoc.fareast.ru/fe.nsf/files/program/$file/Vladivostok.doc)

и процветанию острова Русский», которая предложила альтернативные проекты — вместо мостов, например, строить тоннели⁹.

Бизнес-сообщество более активно, но и его деятельность в отношении саммита остаётся на уровне «посторонних шумов». При поддержке «Деловой России» в марте этого года прошёл круглый стол «Саммит АТЭС — сотрудничество и развитие. Поддержка малого и среднего предпринимательства во Владивостоке», где прозвучал актуальный вопрос: что нужно сделать, чтобы кроме мостов, зданий и дорог во Владивостоке от АТЭС осталось больше денег? В ходе заседания выяснилось, что во Владивостоке уже существует некоммерческое партнёрство «Бизнес — к саммиту АТЭС», целью которого является лоббирование интересов местных предпринимателей при распределении заказов на подготовку саммита¹⁰. Хотя деятельность этого партнёрства не заметна и оно само, видимо, существует пока, в лучшем случае, на бумагах. На этом фоне большим достижением выглядит желание ОАО «Тихоокеанская мостостроительная компания» принять участие в строительстве широко разрекламированных мостов. Но и там признают, что основная доля достанется иностранным компаниям¹¹.

«Центр корпоративного предпринимательства. Владивостока» совместно с ПГОМ им. Арсеньева 16 марта 2008 г. организовал публичную лекцию Павла Малиновского, старшего научного сотрудника МГУ им. Ломоносова, на тему «Современный город на цивилизационных разломах: как нам капитализировать Владивосток-2012»¹², где докладчик озвучил в общем-то уже известные вещи: об «инвестициях в новые профессиональные компетенции», о необходимости «создания своей университетской среды» как ключевых элементов интеграции.

Ни одно из местных отделений российских политических партий, кроме «Единой России», никак не обозначило свою позицию по этим масштабным задачам. «Единая Россия», а точнее созданный ею «Центр социально-консервативной политики — Дальний Восток», отметилась проведением конференции 16 февраля 2008 г. «Инновации — конкурентоспособность — лидерство». Под эгидой этой же партии организация «Молодая гвардия — Приморье» провела грантовый конкурс студенческих проектов «Владивосток-2012: город, в котором хочется жить».

Исходя из сказанного можно сделать вывод, что обсуждение перспектив и поиск идей концентрируются главным образом вокруг и внутри околостатских организаций. Отчасти это объясняется закрытым характером подготовки к саммиту. Официальная информация крайне скудна или же не имеет широкого доступа.

В такой ситуации особое значение приобретают СМИ, формирующие информационный поток и влияющие на восприятие Владивостока в России

⁹ Золотой Рог. 2008 г. 24 апр. С. 6.

¹⁰ Золотой Рог. 2008 г. 18 апр. С. 6.

¹¹ Золотой Рог. 2008 г. 29 апр. С. 26.

¹² <http://www.siberianclub.ru/Header/links/13>

и мире. Анализ материалов двух деловых журналов — «Эксперт» (взгляд из Москвы) и «Дальневосточный капитал» (взгляд из региона), а также газет «Российская газета», «Владивосток» и «Золотой рог» показывает следующее: отношение абсолютно всех структур по поводу реализации проектов саммита АТЭС-2012 крайне скептически.

Журналом «Эксперт» озвученные губернатором на саммите АТЭС в Ханое намерения создать «Большой Владивосток» расценены как «фантастические». В одной из первых статей на эту тему «Мечта Дарькина» отмечалось отсутствие у губернатора проработанных планов, а его действия определялись как «своеобразные послания федеральному центру» о необходимости менять дальневосточную политику¹³. В статье признаётся, что бурный рост экономики Дальнего Востока возможен только на основе реализации масштабных проектов, которые без помощи федерального центра осуществить нельзя.

Необходима новая идеология, способная привлечь лучшие силы страны «в этот далёкий край». Но именно эта важнейшая составляющая меньше всего заботит чиновников — «ведь куда интереснее быстро освоить бюджетные деньги»¹⁴.

Относительно всех затеваемых к саммиту мероприятий московское видение ситуации имеет крайне скептическую окраску, основанную на неверии в способность чиновников эффективно решать масштабные задачи и на закрепившемся негативном имидже местной власти.

Дальневосточный взгляд более уверен в осуществимости планов: представители власти и бизнеса говорят о радикальных переменах в жизни региона. Хабаровский губернатор В. Ишаев с сомнением заметил: «Если говорить с точки зрения дальнейшего использования такой инфраструктуры, сумеет Владивосток распорядиться ею — значит хорошо»¹⁵.

Основные опасения выражаются относительно того, что регулировать все процессы будет Москва. «Стратегии (развития Приморья) будут писать учёные, причём в большинстве случаев московские или питерские. Координировать эту работу будет правительство. Стратегию развития Дальнего Востока до 2025 г. напишут за год. Вероятнее всего, большинство дальневосточников не то чтобы влиять на процесс написания документа, но даже знать о его существовании и уж тем более о содержании не будет»¹⁶.

Местный бизнес рискует остаться в стороне. Директор «Гипрогора» М.Ю. Грудинин пообещал технологическую революцию в приморской строительной индустрии¹⁷, но многие всерьёз сомневаются в способностях местных компаний взяться за столь крупномасштабные проекты. А. Пушкарёв: «...уже

¹³ Доступно: <http://www.dasiz.kht.ru/HABAROVSK/kongrras.htm>

¹⁴ Верхотуров Д. Подводные камни Владивостока // Эксперт online 2.0. Доступно: <http://www.expert.ru/articles/2007/04/24/vladivostik/>

¹⁵ Мы сумели обратить на себя внимание: интервью с В. Ишаевым // ДВ Капитал. 2007. № 9(85). С. 9.

¹⁶ Гурьева М. Счастливый билет // Там же. С. 17.

¹⁷ Дробышева И. Российский орёл вспомнил о востоке // Дальневосточный Капитал. 2007. № 12(88), декабрь. С. 12.

ясно, что местные силы не будут привлекаться при строительстве объектов форума АТЭС, разве что косвенно, например, на производстве тех же строительных материалов»¹⁸.

Москва также имеет большие сомнения относительно местных специалистов: «...Большинство дальневосточных учёных, экономистов и строителей практиков — те, кого чаще всего привлекают в качестве экспертов, скептически оценивают возможность за четыре года построить объекты саммита АТЭС и решить инфраструктурные проблемы Владивостока. Причина тотального пессимизма заключается в том, что все эксперты исходят из своего опыта».

Одним из важнейших факторов является комплексный подход к решению поставленных задач, так как, увлечшись наведением лоска, можно серьёзно навредить стратегическим интересам. «Не потерять бы по ходу развития те исключительные преимущества, которыми мы располагаем. Тревожиться по этому поводу стоит уже сейчас, ведь мы практически потеряли в экологическом смысле Амур, заливы, окружающие Владивосток»¹⁹.

Несмотря на бурные обсуждения аспектов подготовки к саммиту, осталась нетронутой тема Владивостока после 2012 г.

В связи с саммитом возникают и неординарные мнения, например о связи планов В. Путина вновь занять президентское кресло в 2012 г. с проведением саммита: «встреча на о-ве Русском станет одним из первых громких мероприятий нового главы государства, ...если, конечно ...всем этим достаточно фантастичным на сегодняшний день планам ничего не помешает»²⁰.

Стоит ли удивляться тому, что, по некоторым данным, 72 % жителей Владивостока считают что саммит на острове Русском не состоится²¹, а 75,5 % уверены, что из трёх планируемых мостов не будет построен ни один²². Не последнюю роль в недоверии общества к намерениям власти провести саммит в 2012 г. сыграло активное использование этой темы в навязчивой предвыборной рекламе как во время выборов в Государственную Думу в 2007 г., так и в ходе выборов мэра Владивостока в мае 2008 г. Тем самым развитие города прочно увязалось не со стратегическими задачами, а с политическими карьерами тех или иных партий и деятелей.

Не освещаются, а следовательно, и не обсуждаются действительно важные проблемы: как жителям города готовиться к этому событию, спрос на какие специальности возрастет в связи с масштабными стройками, освоением новых территорий и технологий; какое образование должны получать молодые люди, чтобы сделать город действительно интеграционным центром России в АТР. Более того, саммит вообще не рассматривается в контексте государственной

¹⁸ Пушкарёв А. Нанизанные на вертикаль. // ДВ Капитал. 2008. № 1(89). С. 9–10.

¹⁹ Гурьева М. Счастливый билет. // ДВ Капитал. 2007. № 9. С. 18.

²⁰ Авченко В. АТЭС: перевод на Русский... // Владивосток. 2007.23.01. Доступно: http://vladnews.ru/2083/Glavnoje/ATES_perevod_na_Russkij_V_Primorje_mogut_pojavitsa_atomnaja_elektrostancija_aluminijevyj_zavod_i_igornaja_zona

²¹ Золотой Рог. 2008. 18 марта. С. 3.

²² Золотой Рог. 2008. 05 февраля. С. 2.

программы развития Дальнего Востока. Даже если саммит не будет проводиться во Владивостоке, это не отменяет «Стратегии развития России до 2025» и федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года».

За всем этим осталось практически незамеченным то, что саммит имеет значение не сам по себе, но лишь в контексте более масштабных планов. К сожалению, почти отсутствующий ответный импульс со-развития со стороны общественных групп — потенциальных участников данного проекта делает самым вероятным наименее предпочтительный для региона сценарий их реализации.

Видимо, для строительства объектов саммита будут привлечены иностранные, прежде всего китайские и корейские, компании. Они же могут предоставить специалистов и строительные материалы, и в такой ситуации «взросления» местного бизнеса не произойдёт. Кроме того, для строительства объектов саммита потребуется около 120 тыс. рабочих. И по состоянию на 7 мая 2007 г. планы по их привлечению отсутствовали — во всяком случае ни в городской центр занятости, ни в союз приморских строителей «Властра» запросов по поиску кадров не поступало²³. Сами строители признают, что, скорее всего, дефицит кадров будет покрываться за счёт азиатских стран²⁴.

Сосредоточив все свои усилия на достойном проведении саммита, мы рискуем упустить стратегические задачи — судя по всему, он уже превратился в самоцель. С большой долей вероятности развитие событий в данном ключе приведёт к тому, что, оплачивая услуги иностранных компаний и иностранных же рабочих, мы будем развивать не Приморский край, а экономику наших конкурентов. Всё это существенно повышает риск для приморского общества «проспать» очередную историческую развилку.

²³ <http://primamedia.ru/news/show/?id=70046>

²⁴ Комсомольская правда. 2008. 30 апр. С. 6.

С.Н. ЛЯПУСТИН, Н.В. ПЕРВУШИНА

О развитии природоохранного законодательства и роли таможенных органов Китая в сохранении биоразнообразия

В Конституции КНР отмечено: «Государство гарантирует рациональное использование природных ресурсов, берет под свою охрану ценные виды животных и растений». Данному вопросу правительство КНР особое внимание стало уделять в 80–90-е гг. прошлого столетия. Именно начало 80-х гг. ознаменовалось в Китае модернизацией и дальнейшим развитием природоохранного законодательства. В указанный период правительством Китая были разработаны и приняты «Программа охраны природы Китая» и «План действий по защите многообразия биологических видов в Китае». В этих документах первостепенное значение придавалось вопросам охраны биоразнообразия Китая. В июне 1982 г. Госсовет КНР принял «Положение о карантинном надзоре в отношении импорта и экспорта животных и растений», сыгравшее значительную роль в охране животного и растительного мира Китая. В соответствии с этим Положением нарушители установленного порядка и правил перемещения через таможенную границу объектов фауны и флоры должны были привлекаться к различным мерам ответственности вплоть до уголовной.

Совершенствуя законодательство в области природопользования и охраны природы, в 1984 г. высший законодательный орган Китая — Госсовет КНР — принимает Лесной закон, Закон о рыболовстве. В ноябре 1988 г. был принят Закон об охране диких животных, в 1989 г. — Закон об охране окружающей среды и утвержден Перечень основных видов диких животных, находящихся под защитой государства, — всего 247 видов. В зависимости от редкости и необходимости мер охраны животным присваивался статус 1-й или 2-й категории¹.

¹ Бирюлин Е.В. Проблемы охраны естественной фауны и флоры в Китае // Проблемы Дальнего Востока. № 3. 2007. С. 102.

30 сентября 1996 г. в целях охраны, приумножения и рационального использования ресурсов растительного мира, сохранения биоразнообразия и поддержания экологического равновесия премьер-министром КНР Ли Пэном был подписан Указ № 204 «Положение об охране дикорастущих растений». В этот же период китайским правительством был утвержден Перечень продукции животного и растительного происхождения, в отношении которых устанавливаются специальные правила перемещения через китайскую таможенную границу. Задачи по контролю за перемещением объектов фауны и флоры и борьбы с контрабандой редких видов животного и растительного мира были возложены на Таможенное управление Китая.

В целях сохранения редких диких животных и дикорастущих растений была разработана система уголовной, административной и иной ответственности за браконьерство и контрабанду объектов фауны и флоры. Меры уголовной ответственности за браконьерство и незаконное перемещение через таможенную границу Китая редких видов диких животных и растений были разработаны и определены Уголовным кодексом КНР. Статья 151 Кодекса гласит, что контрабанда редких животных и уникальных растений и продукции из них наказывается лишением свободы на срок свыше пяти лет, а в случае если их контрабанда совершена при отягчающих обстоятельствах, виновные лица наказываются бессрочным (пожизненным) лишением свободы или смертной казнью, а также конфискацией имущества². Соответствующие статьи о привлечении к уголовной ответственности за браконьерство и контрабанду редких видов диких животных и дикорастущих растений содержатся в Законе о таможене, Законе об охране диких животных и, как уже отмечалось, в Положении о карантинном надзоре в отношении импорта и экспорта животных и растений. Необходимо отметить законодательное закрепление жестких санкций в отношении браконьерства на тигра, панду и дикого азиатского слона (длительные сроки заключения вплоть до пожизненного, а в исключительных случаях смертная казнь). Как уже отмечалось, не менее жесткие санкции применяются к лицам, совершающим контрабанду других редких животных. Так, 15 июня 2002 г. в результате операции, проведенной сотрудниками отдела по борьбе с контрабандой таможни Урумчи, был задержан гражданин КНР, у которого изъяли 934 кг контрабандно ввезенных рогов сайгака. В ходе расследования установлены лица, причастные к контрабанде, а также выявлен и пресечен канал контрабанды через таможенный переход Хоргаз. Через этот переход в период с января 2001 г. по май 2002 г. на территорию Китая было ввезено более 1100 кг рогов сайгака. Общая стоимость контрабанды составила 140 млн. юаней. В декабре 2003 г. лица, причастные к контрабанде рогов сайгака, были приговорены к длительным срокам тюремного заключения, организатор — к пожизненному сроку, а соучастник — к 15 годам заключения³.

² Уголовный кодекс КНР. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.asia-business.ru>

³ Справка о состоянии дел по выявлению и пресечению контрабанды редких видов животных и растений таможней г. Урумчи // Материалы Международного совещания представителей природоохранных и таможенных органов. 10–14 октября 2007 г., г. Харбин.

Контроль за выполнением положений природоохранного законодательства в Китае осуществляет Комитет дикой природы при Госсовете КНР, активно использующий органы общественной безопасности. В целях выявления и пресечения нарушений природоохранного законодательства, в первую очередь браконьерства и контрабанды, в Китае с 1993 г. регулярно (практически ежегодно) проводятся общенациональные «инспекции» (кампании).

С 1981 г. Китай становится активным участником Конвенции о международной торговле видами диких животных и растений, находящихся под угрозой исчезновения. В соответствии с положениями Конвенции в Китае организованы Административный орган СИТЕС и Научный орган СИТЕС. В настоящее время Административный орган имеет 17 отделений (в Пекине, Гуаньчжоу, Харбине и др.), ответственных за управление импортом и экспортом объектов живой природы, подпадающих под требования СИТЕС (в России создан только Административный орган СИТЕС, находящийся в Москве и не имеющий региональных отделений). Несомненно, наличие филиалов Административного органа СИТЕС позволяет более оперативно и гибко реагировать на обеспечение выполнения Конвенции СИТЕС государственными органами, общественными организациями и частными лицами и контролировать выполнение Конвенции СИТЕС на местах.

10 ноября 1997 г., продолжая работу по выполнению Конвенции о сохранении биологического разнообразия и Конвенции о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения, правительство КНР совместно с правительством России подписало в Пекине Протокол об охране тигра. Правительства России и Китая в целях расширения сотрудничества в области охраны тигра, координации действий по предотвращению исчезновения этого вида, обеспечению выживания и увеличения его численности согласились принимать совместные меры по пресечению браконьерства, контрабанды и торговли тигром, любыми частями тела тигра, а также его дериватами⁴. Протоколом предусмотрено не только проведение совместных информационно-пропагандистских мероприятий, но и осуществление обмена информацией о принимаемых мерах по пресечению всех видов незаконных действий в отношении тигра, любых частей тела тигра и его дериватов.

В 2000 г. в Харбине в целях разработки плана восстановления амурского (или, как его называют в Китае, северокайского) тигра работала группа представителей международного сообщества, в первую очередь России и Китая, где рассматривались вопросы восстановления популяции этого уникального животного. Выступая на этом совещании, заместитель генерального секретаря администрации провинции Хэйлунцзян Гуо Баофу сказал: «Работа по восстановлению популяции амурских тигров не должна ограничиваться террито-

⁴ О подписании Протокола между Правительством РФ и Правительством КНР об охране тигра: постановление Правительства РФ № 1395 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://infopravo.by.ru/fed1997/ch02/akt12811.shtm>.

рией одного Китая, она также требует эффективного содействия со стороны Российской Федерации»⁵.

Необходимость решения проблем, связанных с охраной животного и растительного мира Китая, в том числе путем усиления контроля и борьбы с контрабандой объектов фауны и флоры, диктовалась ситуацией, складывающейся на трансграничном направлении. Выступая в апреле 2001 г. на совещании, посвященном 20-летию присоединения Китая к Конвенции о международной торговле исчезающими видами дикой фауны и флоры, начальник Государственного управления лесного хозяйства КНР Чжоу Шэнсянь отмечал, что в настоящее время в Китае десятая часть высокоорганизованных растений оказалась на грани вымирания, существование пятой части диких животных находится под серьезной угрозой. По его словам, это стало результатом широкого распространения в некоторых районах страны браконьерства, контрабанды и незаконной торговли дикими растениями и животными.

Вступивший в силу 1 декабря 2001 г. новый Таможенный кодекс КНР, четко установивший полномочия и юридический статус отделов борьбы с контрабандой, сыграл значительную роль в повышении эффективности и результативности борьбы таможенных органов с контрабандой редких животных и растений.

В 2003 г. проблемы борьбы с браконьерством и контрабандой редких видов диких животных и растений обсуждались представителями государственных и общественных природоохранных организаций России, Китая и других стран на Второй международной конференции по проблемам сохранения амурского тигра (г. Хабаровск), где особо отмечалось, что именно таможенные органы оказывают ощутимое влияние как на сохранение амурского тигра, так и на пресечение контрабанды товаров животного и растительного происхождения в целом⁶.

О решающей роли таможенных органов Китая в выявлении и пресечении незаконного трансграничного оборота говорилось на Международном совещании представителей природоохранных и таможенных органов, состоявшемся в октябре 2007 г. (г. Харбин). На совещании представители Главного управления по борьбе с контрабандой таможенной службы КНР сообщили, что с 1999 по 2007 г. таможенными КНР было возбуждено 456 уголовных дел по фактам контрабанды редких диких животных и 50 дел по фактам контрабанды редких растений, задержано более 900 контрабандистов. При попытках контрабандного перемещения китайскими таможенными было изъято более 20 000 животных, в том числе черных медведей, обезьян, панголинов, удавов, черепах, а также значительное количество частей диких животных и дериватов на сумму более 1 млрд. юаней, включая слоновьи бивни, рога сайгака, мускус кабарги, медвежьи лапы, олени рога, шкуры тигра и леопарда и др.

⁵ Там же.

⁶ Степаницкий В.Б. и др. Анализ деятельности бригад по охране амурского тигра и его мест обитания // Материалы Международной конференции по сохранению амурского тигра. Хабаровск, 25–27 сент. 2003. Владивосток, 2006. С. 83.

Как отмечалось на совещании, выявление и пресечение контрабанды объектов фауны и флоры осуществляется сотрудниками таможенной службы Китая в ходе проведения специальных операций отделов по борьбе с контрабандой, использования различных форм таможенного контроля благодаря применению технических средств таможенного контроля и служебных собак в ходе таможенного досмотра, а также реализации рекомендаций подразделений, занимающихся изучением и анализом информационных ресурсов Интернет. Кроме того, повышение эффективности и результативности работы таможен КНР на данном направлении стало возможным благодаря таким мероприятиям, как улучшение взаимодействия между различными подразделениями таможенных органов, создание эффективно работающей системы противодействия контрабандной деятельности, повышение эффективности и качества таможенного контроля, постоянное ведение профилактической деятельности (в первую очередь агитационно-просветительской) с населением.

В настоящее время выявлением и пресечением контрабанды объектов фауны и флоры занимаются сотрудники таможен, расположенных в 25 таможенных районах Китая. По данным китайской стороны, к 2007 г. лучших результатов по выявлению и пресечению контрабанды редких видов животных и растений добилась Шанхайская таможня (26,5 % от числа выявленных правонарушений). Ее сотрудниками заведено более 500 дел об административных правонарушениях, возбуждено более 100 уголовных дел. Из выявленных правонарушений 9,4 % приходится на таможню Урумчи, 9 % — на Шэньчжэньскую, 8 % — на Куньминскую таможню и 5,2 % — на таможню Маньчжоули⁷.

Таможенниками Урумчи в Синьцзян-Уйгурском автономном районе с 1999 по 2007 г. было выявлено и пресечено 34 попытки контрабанды редких видов фауны и флоры. По данным фактам арестовано 60 человек, у контрабандистов изъято 56 соколов, 100 черепах, 5386 кг рогов сайгака, бивень слона длиной 1,15 м, весом 6,67 кг. Особую обеспокоенность у таможенников Урумчи вызывают непрекращающиеся попытки контрабанды соколов. Синьцзян-Уйгурский автономный район является единственным в Китае местом обитания соколов, находящихся под защитой государства. За попытки контрабандного вывоза из Китая соколов осуждены и приговорены к длительным срокам заключения (до 6 лет) и крупным штрафам несколько граждан Китая, Сирии и Пакистана⁸.

Успешно действуют сотрудники таможни г. Лхаса, расположенного в Тибете. С 2003 г. ими выявлено 10 правонарушений и задержаны шкуры тигра (31 шт.), леопарда (581 шт.), выдры (246 шт.), рыси (2 шт.).

Высоких результатов добились сотрудники таможен Харбинского таможенного района. За период с 2001 по 2007 г. только отделом по борьбе с контрабандой Харбинской таможни в отношении лиц, осуществлявших пере-

⁷ Справка о работе Главного таможенного управления по борьбе с контрабандой по выявлению и пресечению контрабанды редких видов животных и растений // Материалы Международного совещания представителей природоохранных и таможенных органов. 10-14 октября 2007 г., г. Харбин.

мещение объектов фауны и флоры с нарушением установленного порядка и правил, было возбуждено 52 уголовных дела. Из них непосредственно по фактам контрабанды редких, исчезающих видов диких животных возбуждено 18 уголовных дел⁹. Для сравнения приведём данные о возбуждении уголовных дел, связанных с контрабандой объектов фауны и флоры таможенными Дальневосточного таможенного управления России и Харбинского таможенного района Китая¹⁰:

	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.
таможни Харбинского таможенного района	3	3	1	4	2	3	2
таможни Дальневосточного таможенного управления	5	5	3	1	4	1	5

В течение 2001–2007 гг. за контрабанду объектов фауны и флоры в зоне ответственности таможен Харбинского таможенного района были задержаны и осуждены 34 человека, в том числе 23 гражданина КНР и 11 граждан РФ.

Как показывают статистические данные китайской стороны, контрабанда частей диких животных, растений и дериватов в Харбинском таможенном районе носит односторонний характер — из России в Китай. Значительный процент задержаний контрабанды частей редких животных приходится на таможни Суйфэньхэ и Хэйхэ. При попытках контрабандного ввоза в Китай из России задержаны 94,35 кг лап медведей, 4346,5 г костей тигра, 165 штук (27,5 кг) рогов сайгака, 4739 шкур диких животных, 3321 кг рогов пятнистых и северных оленей, изюбра, лося, 44 штуки мускусной железы кабарги, 5 штук пенисов оленей, 14,8 кг носов северных оленей и др.¹¹

К данным противоправным деяниям причастны такие категории граждан, как жители приграничных районов, водители транспортных средств, гиды и иные представители туристических фирм. Наиболее часто жителями приграничных районов России и Китая, пересекающими границу, для контрабандного перемещения объектов фауны и флоры применяется крепление к телу скотчем товаров, предварительно завернутых в газету, бумагу или целлофановые пакеты. По данным китайских таможенников, граждане России обычно пытаются контрабандно ввезти части диких животных в сумках, чемоданах, рюкзаках. Водители транспортных средств нередко ввозят товары, спрятанные от таможенного контроля под сиденьем автомобиля.

⁸ Справка о состоянии дел по выявлению и пресечению контрабанды редких видов животных и растений таможей г. Урумчи // Материалы Международного совещания представителей природоохранных и таможенных органов. 10–14 октября 2007 г., г. Харбин.

⁹ Там же.

¹⁰ Данные приведены автором по материалам ДВТУ и Международного совещания представителей природоохранных и таможенных органов в г. Харбин. 10–14 октября 2007 г.

¹¹ Справка о состоянии дел по выявлению и пресечению контрабанды редких видов животных и растений в Харбинском таможенном районе // Материалы Международного совещания представителей природоохранных и таможенных органов. 10–14 октября 2007 г., г. Харбин.

Правоохранительные структуры китайских таможенных органов отмечают, что в последние годы появилось значительное количество лиц, оказывающих услуги по контрабандному перемещению объектов фауны и флоры за плату, среди как граждан Китая, так и граждан России. При этом количество русских «наемников», превышает количество китайских «наемников» почти на 20 %. В частности, китайской стороной в 2007 г. неоднократно задерживались русские «наемники» перемещавшие рога сайгака, кости тигра.

Китайские таможенники отмечают выраженную сезонность в работе контрабандистов. Так, чаще всего предпринимаются попытки контрабандного ввоза в Китай из России объектов фауны и флоры в декабре, январе, марте, апреле, мае. Пик контрабанды приходится на декабрь и март. Вероятно, это связано с возможностью провоза частей животных под верхней одеждой и более качественной сохранности частей животных, не подвергнутых предварительной обработке, а также сезонным ростом промысловой и скупочной деятельности и надеждой на низкую эффективность досмотровой работы таможенников в холодное время года.

Представители Главного таможенного управления по борьбе с контрабандой таможенной службы КНР отмечали, что на нелегальный вывоз диких животных и растений, их частей и дериватов из Китая приходится 9 %, а 91 % выявленных правонарушений на данном направлении приходится на контрабандный ввоз в Китай. В количественном отношении 74 % незаконного перемещения объектов фауны и флоры выявлялось при досмотре почтовых отправок, 14 % — при досмотре на морском транспорте, 12 % — при досмотре грузов и багажа на воздушном, автомобильном, железнодорожном транспорте. Из всех случаев незаконного перемещения объектов фауны и флоры 80 % выявлено в ходе таможенного контроля, 20 % — в результате проведения спецопераций отделами по борьбе с контрабандой. Основная часть подобных операций проведена в ходе реализации оперативно значимой информации отделами по борьбе с контрабандой таможен городов Куньмин, Пекин, Урумчи, Наньдин, Харбин и др.¹²

Особенности контрабанды объектов фауны и флоры, в зависимости от направления, заключаются в следующем:

- на юго-восточном азиатском направлении 60–70 % контрабанды составляют болотные черепахи, змеи, ящерицы, иные пресмыкающиеся и земноводные из стран Индо-Китая;

- на южно-азиатском направлении — контрабандный ввоз из Индии, Непала и Пакистана частей и дериватов тигров, леопардов, носорогов, азиатских слонов, медведей, кабарги, живых болотных черепах;

- на северо-восточном азиатском направлении — контрабандный ввоз из России и Монголии шкур и костей тигров, леопардов, снежных барсов, мяса кабарги, медвежьих лап и желчных пузырей, дериватов оленей, шкур пушных зверей;

¹² Справка о работе Главного таможенного управления по борьбе с контрабандой по выявлению и пресечению контрабанды редких видов животных и растений // Материалы Международного совещания представителей природоохранных и таможенных органов. 10–14 октября 2007 г., г. Харбин.

- на среднеазиатском направлении — контрабандный ввоз значительных объемов рогов сайгака из республик Средней Азии.

Из Китая контрабандно вывозятся: дериваты тибетского сайгака — в страны Индокитая, соколы — в Арабские Эмираты, различные виды экзотических птиц — в другие страны.

Как считают китайские аналитики, основной причиной большого объема контрабандного ввоза частей редких животных и дикорастущих растений является огромный спрос на данный вид товара внутри страны, который диктуется наличием традиционных ремесел (резьба по кости бивней слона и др.), разветвленной структурой предприятий традиционной китайской медицины, широким применением украшений, талисманов из частей животных, а также особенностями традиционной кулинарии.

Представители Главного управления по борьбе с контрабандой таможенной службы КНР сообщают, что на таможенной границе Китая ежегодно увеличивается объем контрабандно перемещаемой продукции из различных видов фауны и флоры, увеличиваются масштабы контрабанды и тенденции роста преступлений, связанных с контрабандой редких видов животных и растений (браконьерства, незаконной торговли и др.). Отчетливо проявляется территориальное разделение контрабанды животных и растений (по видовому составу объектов фауны и флоры).

В последние годы правоохранительными органами Китая фиксируется наличие в деятельности контрабандистов строгой организационной структуры (организационно-преступных группировок). По своему составу преступные группы, причастные к данному противоправному деянию, являются транснациональными. Выводы, сделанные представителями Главного управления по борьбе с контрабандой таможенной службы КНР, соответствуют выводам представителей Дальневосточной оперативной таможни о транснациональном характере контрабанды объектов фауны и флоры, к которой причастны представители организационно-преступных группировок как России, так и Китая.

Несмотря на то что китайское законодательство в области охраны биологического разнообразия отличается от российского более жесткими санкциями в отношении нарушений уголовного, административного и природоохранного законодательства, наличием санкций уголовного, административного, дисциплинарного характера не только в законах, аналогичных российским УК и КоАП, но и в законодательных актах природопользования, охраны природы и таможенного дела, а также более гибкое, оперативное и разветвленное управление обеспечением выполнения международно-правовых актов в области сохранения биоразнообразия (например, СИТЕС) как в центре, так и на местах (непосредственно в провинциях), представители природоохранных и таможенных органов Китая считают необходимым дальнейшее совершенствование природоохранного законодательства КНР.

С.С. ЕРОШЕНКО

Совершенствовать профессиональную подготовку (о визите российских таможенников в КНР)

С 21 по 25 апреля 2008 г. состоялся визит в Китай представителей кадровых подразделений ФТС РФ, в число которых входили А.А. Мишанов, первый зам. начальника Управления государственной службы и кадров ФТС России (глава делегации); А.С. Москаленко, начальник Центральной базовой таможни ФТС; С.В. Филиппенко, зам. начальника Управления государственной службы и кадров ФТС России; С.С. Ерошенко, зам. начальника Российской таможенной академии — директор Владивостокского филиала РТА; А.Е. Жестилевский, начальник отдела кадров Дальневосточного таможенного управления; К.Л. Топорков, руководитель Представительства ФТС России в КНР; С.В. Зубань, главный специалист-эксперт Представительства ФТС России в КНР.

С китайской стороны прием делегации обеспечивали: от Центра образования и подготовки кадров ГТУ генеральный директор Центра Бай Сюэюань, зам. генерального директора Линь Юнсэн; директор отдела подготовки кадров Чэнь Лифэн, директор отдела образования Ли Пинь, сотрудник Центра Лу Яо; от Департамента кадров и образования ГТУ КНР зам. генерального директора Сунь Вэйдун; от Шанхайской таможенной академии (ШТА) начальник Академии Юй Шэнь, зам. начальника Се Чунь-цзинь, сотрудник Международного отдела Ли Жунхуа, сотрудник Международного отдела Ху Цзунли, начальник канцелярии Гао Сян, сотрудник канцелярии Академии Ши Бовэнь; от Таможни Шанхайского международного аэропорта Пудун начальник таможни, зам. начальника Шанхайского таможенного управления (ШТУ) Жань Хуэй, начальник отдела экспресс-отправлений таможни Чжэн Цзяньпин, начальник отдела кадров таможни Чжоу Вэй.

Российские и китайские специалисты провели переговоры в Главном таможенном управлении КНР (г. Пекин) и в Шанхайской таможенной академии, а также посетили таможню Шанхайского международного аэропорта Пудун, где ознакомились с работой отдела таможни в Центре международных экспресс-отправлений.

С.С. Ерошенко, зам. начальника Российской таможенной академии — директор Владивостокского филиала Российской таможенной академии.

22 апреля 2008 г. в Главном таможенном управлении КНР прошли переговоры с участием руководителя Центра образования и подготовки кадров ГТУ *Бай Сюэюань* и заместителя руководителя Департамента кадров и образования ГТУ *Сунь Вэйдун*, в ходе которых китайские специалисты рассказали об основах организации профессиональной подготовки кадров для таможенных органов КНР.

Основным учреждением по организации данного направления работы является Центр образования и подготовки кадров ГТУ, в задачу которого входят планирование, координация и контроль за процессом организации системы профессиональной подготовки кадров во всех таможенных органах КНР. Этот центр состоит из трех подразделений: канцелярии, отдела образования кадров и отдела подготовки кадров. Штатная численность сотрудников Центра составляет 20 человек, в том числе руководитель Центра и два его заместителя.

Основные функции Центра:

- разработка программ по профессиональной подготовке кадров в таможенных органах КНР и организация их выполнения;
- непосредственная организация и осуществление профессиональной подготовки кадров для сотрудников таможенных органов всех уровней, выдача сертификатов, подтверждающих прохождение соответствующей подготовки, ведение статистики;
- разработка и составление учебно-методических материалов для Шанхайской таможенной академии и соответствующих подразделений таможенных органов по вопросам профессиональной подготовки кадров;
- организация и осуществление экзаменов для сотрудников, вновь поступивших на службу в таможенные органы, и таможенных брокеров;
- расширение международного сотрудничества в сфере профессиональной подготовки кадров;
- организация и развитие дистанционных форм обучения.

Другими учреждениями, ответственными за подготовку кадров в системе таможенных органов КНР, являются Шанхайская таможенная академия и Цинхуандаоский колледж по подготовке таможенных кадров (г. Цинхуандао). Академия является базовым учреждением по подготовке таможенных кадров, здесь проводятся курсы профессиональной подготовки как для начальствующего состава ГТУ, так и для сотрудников среднего и низшего звеньев. На базе Цинхуандаоского колледжа профессиональную подготовку повышают сотрудники среднего и низшего звеньев (от зам. начальника отдела и ниже).

Кроме того, работа по профессиональной подготовке организуется отделами кадров и образования при региональных таможенных управлениях КНР. Эта деятельность контролируется Центром образования и подготовки кадров ГТУ. При 14 таможенных управлениях организованы региональные центры образования и подготовки кадров, два из них — в Циндао и Сучжоу — имеют сертификат Всемирной таможенной организации, позволяющий проводить

различные международные учебные мероприятия (семинары, курсы и др.). Для осуществления этой деятельности в региональных центрах есть необходимая материально-техническая база: общежития, учебные корпуса и др.

Профессиональная подготовка, в зависимости от целей и задач, проводится по разным направлениям.

1. *Первоначальная подготовка* — для сотрудников, вновь поступивших на службу в таможенные органы, и сотрудников, переходящих на другую должность. Для вновь поступивших на службу в таможенные органы подготовка осуществляется как с отрывом, так и без отрыва от работы. Для сотрудников, переходящих на другую должность, срок переподготовки не должен быть менее одной недели.

2. *Плановая подготовка* — в целях повышения профессионального уровня сотрудников. Для начальствующего состава общий срок данной подготовки должен составлять не менее 3 месяцев в течение 5 лет. Для других сотрудников — не менее 12 дней в течение 1 года.

3. *Подготовка кадрового резерва* — только для начальствующего звена, состоящего в резерве на замещение высших руководящих должностей. Период подготовки — от 1 до 3 месяцев.

4. *Подготовка при повышении в звании* — для сотрудников, которые получили очередное звание или таможенный ранг. Срок составляет от 6 до 14 дней.

5. *Международная подготовка* — для сотрудников ГТУ КНР, обучающихся в таможенных службах иностранных государств, или, наоборот, для сотрудников таможенных служб иностранных государств, обучающихся в соответствующих учреждениях ГТУ КНР.

24 апреля в Шанхайской таможенной академии прошли переговоры с её руководством. Начальник академии Юй Шэнь рассказал о структуре ШТА, которая была создана в 1908 г. В её составе пять учебных заведений:

1. *Партийная школа*. Осуществляет подготовку высших кадров таможенных органов Китая на уровне заместителей начальников и начальников управлений, а также ведет работу по формированию резерва руководства. Так, по итогам 2007 г. в партшколе ШТА прошел подготовку 71 слушатель резерва руководства таможенных органов страны.

2. *Административный институт*. В нём обучаются в основном начальники отделов. Подготовка ведется по всем основным специальностям таможенного дела. В 2007 г. прошли подготовку 1200 человек.

3. *Таможенный колледж*. Является ведомственным вузом, интегрированным в общегосударственную систему высшего образования. Программа обучения, рассчитанная на 4 года, включает такие специализации, как юриспруденция, логистика, таможенное налогообложение. В настоящее время в колледже обучается 1700 студентов. В соответствии с государственным планом в 2008/09 учебном году на первый курс будут приняты 310 абитуриентов. Штатная чис-

ленность персонала — 256 человек. Профессорско-преподавательский состав насчитывает 150 человек, в том числе 25 профессоров, 20 доцентов, 72 преподавателя.

4. *Азиатско-Тихоокеанский региональный учебный центр Всемирной таможенной организации.* В 2007 г. здесь прошли обучение более 220 иностранных специалистов таможенного дела из 50 стран и организаций мира.

5. *Центр по исследованию международных таможенных проблем* — в 2007 г. проводил исследования по 7 темам, 3 из которых были заказаны Главным таможенным управлением Китая.

В заключение китайская сторона высказала свое мнение по поводу развития сотрудничества между РТА и ШТА в сфере обмена студентами и преподавательским составом. Была выражена надежда на осуществление соответствующих совместных учебных программ. В частности, в целях обмена опытом и повышения квалификации было предложено ежегодно производить обмен преподавателями между ШТА и РТА для проведения учебных семинаров и курсов. Кроме того, предложено проводить учебные курсы на русском и китайском языках, направленные на профессиональную и языковую подготовку студентов обоих вузов.

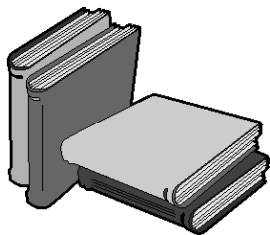
В ответ российская сторона предложила совместно разработать учебные программы, учитывающие интересы и специфику таможенных служб РФ и КНР. Также было высказано предложение об организации учебной и преддипломной практики при ШТА для студентов Владивостокского филиала РТА, изучающих китайский язык и готовящихся к защите диплома на китайском языке.

Предложения получили одобрение обеих сторон, и была достигнута договоренность о том, что конкретные мероприятия по их осуществлению будут обсуждаться подразделениями ШТА и РТА, ответственными за международное сотрудничество.

В последний день визита, 25 апреля, делегация посетила таможенную Шанхайского международного аэропорта Пудун. Представители китайской таможни рассказали о специфике работы в Центре экспресс-отправлений аэропорта. Руководитель отдела таможни *Чжэн Цзяньпин* пояснила, что Центр работает с ограниченным числом участников ВЭД, а именно с международными компаниями FedEx, DHL, UPS и TNT, надлежащим образом зарегистрировавшими свои предприятия в зоне деятельности Шанхайского таможенного управления. В минувшем году Центром экспресс-отправлений было обработано 28 миллионов единиц грузов; 95 % отправок оформляется на электронных носителях, остальные 5 % — на бумажных. Последнее связано либо с необходимостью лицензирования отправок, либо с требованием уплаты таможенных сборов и пошлин. При этом на 5 % бумажного документооборота приходится 4–5 тысяч отправок ежедневно. Из них около 30 % подвергаются техническому досмотру, и только менее 1 % досматриваются вскрытием.

Штатный состав отдела таможи при Центре экспресс-отправлений составляет 65 человек, общая штатная численность аэропортовской таможи — 467 сотрудников, т. е. 14 % от общей численности сотрудников Шанхайского таможенного управления. Данное подразделение по количеству оформленных деклараций (28 % от общего количества ГТД/ТД, оформленных в ШТУ) является крупнейшим в Управлении. В 2007 г. таможней аэропорта Пудун было оформлено товаров на 90 млрд. долл. США (220 тыс. ГТД/ТД), что вывело её на 5-е место в мире среди аэропортовых таможен. В прошлом году таможней аэропорта Пудун в бюджет государства было перечислено 25 млрд. юаней КНР.

Этот визит российских таможенников позволил не только отметить лучшее в системе подготовки профессиональных кадров для таможенных органов КНР, но и сделать очередной вклад в развитие добрососедских отношений двух стран.



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Коник, Л.Н. Новая региональная экономика: монография / Л.Н. Коник, В.А. Останин; Российская таможенная академия, Владивостокский филиал. — Владивосток: ВФ РТА, 2008. — 174 с.

Излагаются вопросы формирования региональной политики Российской Федерации на Дальнем Востоке в концепции теорий экономического роста. Существенное внимание уделено историческим предпосылкам и ментальным особенностям россиян в формировании и становлении инновационных социально-производственных комплексов в моделях устойчивого экономического роста диффузии в общее экономическое пространство России. Наряду с критикой некоторых концептуальных подходов к принципам формирования региональной политики России на современном этапе, развивается концепция сфероцентрического подхода в системе мер государственного регулирования развитием территорий. Для аспирантов, преподавателей вузов, научных работников, а также практиков, реализующих программы реформирования муниципальных образований.

С.Н. ОВЧИННИКОВ

Приостановление таможенного режима временного ввоза морских судов

Таможенный кодекс РФ среди экономических таможенных режимов называет режим временного ввоза (§ 4 гл. 19). Этот таможенный режим дает возможность использовать иностранные товары в течение определенного срока (срока временного ввоза) на таможенной территории Российской Федерации.

В соответствии с п. 2 ст. 156 Таможенного кодекса РФ лицо вправе в любое время выбрать любой таможенный режим или изменить его на другой. Этим правом лица пользуются по своему усмотрению исходя из своих интересов, но, конечно, с соблюдением норм таможенного законодательства.

Само наименование режима «временный ввоз» предполагает, что товары помещаются под этот режим на определенный срок. Отсюда законодателем установлено требование завершения этого режима путем вывоза товаров с таможенной территории Российской Федерации либо заявления к иному таможенному режиму (ст. 214 ТК РФ).

Вместе с тем режим временного ввоза, в отличие от иных таможенных режимов, может быть и приостановлен (п. 3 ст. 214 ТК РФ). Условия приостановления таможенного режима временного ввоза определены в Таможенном кодексе РФ. В частности, п. 3 ст. 214 ТК РФ гласит, что действие таможенного режима временного ввоза приостанавливается по просьбе лица, получившего разрешение на временный ввоз, при помещении временно ввезенных товаров, в отношении которых применялось частичное освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов, под иные таможенные режимы, не предусматривающие выпуска товаров для свободного обращения. Причем Таможенный кодекс РФ не дает таможенным органам полномочий отказать в приостановлении таможенного режима временного ввоза, если все условия приостановления соблюдены.

Возможность приостановления таможенного режима временного ввоза в отношении транспортных средств отмечается в комментариях к Таможенному кодексу РФ¹, в научной литературе, в том числе и применительно к морским судам².

Если речь идет о морских судах, то они могут быть перемещены на таможенную территорию РФ как товар и помещены под таможенный режим временного ввоза с частичным освобождением от уплаты таможенных пошлин и налогов. В дальнейшем эти суда могут использоваться как транспортные средства и перемещаться через таможенную границу РФ в соответствии с гл. 22 ТК РФ. Более того, ТК РФ в п. 3 ст. 274 прямо устанавливает, что допускается временный вывоз транспортных средств, ранее временно ввезенных на таможенную территорию Российской Федерации с частичным освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов, если временный вывоз осуществляется российским лицом, которому транспортное средство не принадлежит на праве собственности, независимо от того, зарегистрировано это транспортное средство за российским лицом или нет. При этом таможенный режим временного ввоза в отношении этих транспортных средств применяется в части уплаты таможенных пошлин, налогов до завершения действия этого режима по правилам, установленным ст. 214 ТК РФ. Существенно то обстоятельство, что ст. 274 ТК РФ отсылает не к ст. 212 ТК РФ, говорящей о применении таможенных пошлин, налогов при режиме временного ввоза, а именно к ст. 214 ТК РФ, говорящей о завершении и приостановлении действия таможенного режима временного ввоза.

В свою очередь ст. 214 ТК дважды упоминает об уплате таможенных платежей:

а) когда речь идет о завершении таможенного режима временного ввоза выпуском товаров для свободного обращения (п. 2), но эти положения не относятся к рассматриваемой ситуации;

б) когда речь идет о приостановлении режима временного ввоза — п. 3. После окончания срока приостановления действие таможенного режима временного ввоза возобновляется.

При возобновлении действия таможенного режима временного ввоза проценты, начисление и уплата которых предусмотрены в соответствии с настоящей главой, «за период приостановления действия таможенного режима временного ввоза не начисляются и не уплачиваются».

В отличие от завершения таможенного режима временного ввоза приостановление дает возможность возобновления такового. Законодатель, определяя последствия возобновления таможенного режима временного ввоза, устанавливает, что после окончания срока приостановления действие тамо-

¹ См.: Комментарий к Таможенному кодексу Российской Федерации / под общ. ред. Ю.Ф. Азарова и Г.В. Баландиной. М.: Норма, 2004; Гуев А.Н. Постатейный комментарий к Таможенному кодексу Российской Федерации. М.: Дело, 2004.

² См.: Хрипко А.Ю. Помещение морских судов под таможенные режимы // Закон. 2006. № 6.

женного режима временного ввоза возобновляется. При возобновлении действия таможенного режима временного ввоза проценты, начисление и уплата которых предусмотрены в соответствии с настоящей главой, за период приостановления действия таможенного режима временного ввоза не начисляются и не уплачиваются (п. 3 ст. 214 ТК РФ). Возобновление таможенного режима временного ввоза предполагает продолжение его действия. В Таможенном кодексе РФ, надо полагать, законодатель, считая это очевидным, прямо не определил последствия приостановления таможенного режима временного ввоза, за исключением вышеуказанного. В частности, не выяснен вопрос о сроках таможенного режима временного ввоза и о судьбе уже уплаченных периодических таможенных платежей. Что касается сроков временного ввоза, то приостановление действия режима предполагает и приостановление течения срока временного ввоза.

Относительно уже уплаченных таможенных платежей п. 6 ст. 212 ТК РФ устанавливает, что при помещении временно ввезенных товаров под иные таможенные режимы суммы таможенных пошлин, налогов, уплаченные при частичном условном освобождении от уплаты таможенных пошлин, налогов, возврату не подлежат. Данная норма касается завершения таможенного режима временного ввоза. Но возобновление действия таможенного режима временного ввоза дает возможность лицу при помещении временно ввезенных товаров в свободное обращение, согласно п. 2 ст. 214 ТК РФ, зачесть ранее уплаченные суммы таможенных платежей.

Особенность морских судов как объектов таможенного регулирования состоит в том, что они могут выступать и как товар, и как транспортное средство. Если морское судно перемещается через таможенную границу РФ в результате внешнеэкономической сделки (купля-продажа, аренда и т. п.), то он рассматривается как товар. Если морские суда перемещаются в связи с использованием в международных перевозках, то они рассматриваются как транспортное средство. В любом из этих качеств морские суда могут помещаться под режим временного ввоза. Но если морское судно перемещается через таможенную границу РФ как транспортное средство, то оно может быть помещено только под режимы временного ввоза и вывоза (ст. 270 ТК РФ). Независимо от того, как судно было ввезено на таможенную территорию РФ — в качестве товара или транспортного средства, оно в дальнейшем эксплуатируется именно как транспортное средство, поскольку, как правило, для этого оно и перемещается.

Стоит отметить, что Конвенция о временном ввозе товаров (Стамбул, 26 июня 1990 г.), к которой РФ присоединилась 18 апреля 1996 г. (Постановление Правительства от 02.11.1995 № 1084), не разделяет так жестко товары и транспортные средства, как это делают таможенные органы. Так, например, в статье упомянутой Конвенции при определении режима временного ввоза говорится: «...временный ввоз — таможенный режим, позволяющий ввозить на таможенную территорию с условным освобождением от уплаты ввозных пошлин

и сборов и без применения импортных запретов или ограничений экономического характера некоторые товары (включая транспортные средства), ввозимые с определенной целью и вывозимые в определенный срок без каких-либо изменений, за исключением обычного обесценения в результате их использования». Аналогичная формулировка «товары (включая транспортные средства)» содержится и в иных статьях Конвенции о временном ввозе.

Начиная с 2004 г. по сложившейся в таможнях Дальневосточного региона практике морские суда, ввезенные на таможенную территорию РФ как товар, помещались под режим временного ввоза, использовались в каботажных перевозках, а когда они использовались в международных перевозках, то по заявлению судовладельца режим временного ввоза приостанавливался. Дальневосточное таможенное управление в порядке ведомственного контроля на основании ст. 412 ТК РФ стало отменять решения таможен о приостановлении режима временного ввоза морских судов в описанных ситуациях, полагая эти решения незаконными.

ДВТУ, признавая решения нижестоящих таможенных органов о приостановлении режима временного ввоза морских судов неправомерными, приводит следующие аргументы.

Помещение транспортных средств под таможенный режим в качестве товара влечет его оформление в общем порядке (п. 3 ст. 279 ТК РФ). Однако в указанном пункте сделано исключение именно для временного вывоза транспортных средств (ст. 274) — в этом случае суда оформляются с помощью генеральной декларации или, как сказано в п. 3 ст. 279 ТК РФ, выездной декларации.

В п. 3 ст. 279 ТК РФ дословно сказано, что «помещение транспортных средств под таможенные режимы временного ввоза или временного вывоза в случаях, предусмотренных пунктом 1 ст. 271, ст. 274 и пунктом 1 ст. 276 настоящего Кодекса, осуществляется при предъявлении соответственно въездной и выездной декларации».

В остальных случаях декларирование транспортных средств производится по правилам, установленным настоящим Кодексом для декларирования товаров (гл. 14). Однако тот факт, что декларирование транспортных средств производится по правилам, установленным ТК РФ для декларирования товаров, еще не делает транспортные средства товарами.

Под режим временного вывоза помещаются товары, находящиеся в свободном обращении на таможенной территории РФ (ст. 252 ТК РФ), каковыми рассматриваемые суда не являются. Опять-таки таможенные органы не учитывают, что в данном случае действует п. 3 ст. 274 ТК РФ, прямо предусматривающий именно данную ситуацию.

Кстати, Федеральный арбитражный суд Дальневосточного округа в одном из своих постановлений верно указал, что «положение п. 3 ст. 274 ТК РФ, предусматривающего возможность временного вывоза транспортных средств, ранее временно ввезенных на таможенную территорию Российской Федерации

с частичным освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов, является исключением из правил, установленных ст. 252 и п. 1 ст. 274 ТК РФ»³. Если логически продолжить эту мысль, то получается, что судно было помещено под режим временного вывоза (ст. 252 ТК), а значит все условия п. 3 ст. 214 соблюдены.

Кроме того, ДВТУ не считает перемещение морского судна по специальной таможенной процедуре временного вывоза транспортных средств помещением под иной таможенный режим. Временный вывоз морского судна по специальной таможенной процедуре за пределы таможенной территории Российской Федерации не является основанием для приостановления действия таможенного режима временного ввоза, так как товар, временно ввезенный и оформленный по ГТД под иной таможенный режим, не предусматривающий его выпуск для свободного обращения, помещен не был.

Эта позиция также не основана на законе. Подпункт 22 п. 1 ст. 11 Таможенного кодекса РФ распространяет таможенный режим как на товары, так и на транспортные средства, давая понятие таможенного режима следующим образом: «таможенная процедура, определяющая совокупность требований и условий, включающих порядок применения в отношении товаров и транспортных средств таможенных пошлин, налогов и запретов и ограничений, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности, а также статус товаров и транспортных средств для таможенных целей в зависимости от целей их перемещения через таможенную границу и использования на таможенной территории Российской Федерации либо за ее пределами». Статья 270 ТК РФ, открывающая гл. 22 ТК РФ «Перемещение транспортных средств», называется «Таможенные режимы, применяемые к транспортным средствам» и гласит, что «транспортные средства перемещаются через таможенную границу в соответствии с таможенными режимами временного ввоза и временного вывоза в порядке, предусмотренном настоящей главой». Противоречит позиции ДВТУ и п. 3 ст. 279 ТК РФ: «Помещение транспортных средств под таможенные режимы временного ввоза или временного вывоза в случаях, предусмотренных пунктом 1 ст. 271, ст. 274 и п. 1 ст. 276 настоящего Кодекса, осуществляется при предъявлении соответственно въездной и выездной декларации. В остальных случаях декларирование транспортных средств производится по правилам, установленным настоящим Кодексом для декларирования товаров» (гл. 14).

Проблемы с приостановлением режима временного ввоза морских судов в данном случае возникают, на наш взгляд, потому, что Дальневосточное таможенное управление обращает внимание не на суть проблемы, а на процедуры таможенного оформления. Нежелание таможенных органов допускать возможность приостановления временного ввоза транспортных средств понятно, пос-

³ Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 4 октября 2007 г. № Ф03-А51/07-2/4152.

кольку приостанавливается и уплата периодических платежей. Таможенные органы полагают, что если судно при временном ввозе было оформлено как товар, то и в дальнейшем при приостановлении режима временного ввоза оно должно было оформляться как товар.

Заявления судовладельцев о приостановление режима временного ввоза, удовлетворявшиеся таможенными региона, мотивировались тем, что судно направляется в рейс для международной перевозки товаров. В данном случае судно попадает под определение транспортного средства, даваемого в пп. 5 п. 1 ст. 11 Таможенного кодекса РФ и перемещается в качестве транспортного средства в соответствии с положениями гл. 22 ТК РФ «Перемещение транспортных средств».

Если брать во внимание позицию ДВТУ, таковое невозможно: если судно ввозилось как товар, то и вывозиться оно должно как товар, оформляться с использованием грузовой таможенной декларации и т. д.

На первый взгляд, такая позиция соответствует требованиям Таможенного кодекса. Но при более детальном рассмотрении ситуации вспоминаются известные слова: «Формально правильно, а по существу издевательство». Если следовать позиции ДВТУ, то возможность приостановления таможенного режима временного ввоза морских судов существует только тогда, когда они временно ввозятся на таможенную территорию РФ именно как транспортные средства, а не как товар. Но в таком случае, согласно п. 1 ст. 272 ТК РФ, обратный вывоз временно ввезенного транспортного средства должен осуществляться незамедлительно после завершения транспортной операции, для совершения которой оно было временно ввезено. При таком подходе теряет смысл п. 3 ст. 274 ТК РФ, допускающий временный вывоз ранее временно ввезенных транспортных средств. Тот вариант решения вопроса, на который наталкивает позиция ДВТУ, сводится к тому, чтобы ввезенное как товар морское судно в точном соответствии с п. 3 ст. 214 было помещено под иные таможенные режимы, не предусматривающие выпуска товаров для свободного обращения. Таковым режимом в рассматриваемой ситуации может быть только режим реэкспорта. Заявление этого режима с использованием ГТД приводит к излишнему затягиванию сроков таможенного оформления судна, простоя судов, финансовым потерям судовладельцев.

Однако те же самые нормы Таможенного кодекса можно истолковать и по-иному. Согласно п. 3 ст. 274 ТК допускается временный вывоз транспортных средств, ранее временно ввезенных на таможенную территорию Российской Федерации с частичным освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов, если временный вывоз осуществляется российским лицом, которому транспортное средство не принадлежит на праве собственности, независимо от того, зарегистрировано это транспортное средство за российским лицом или нет. При этом таможенный режим временного ввоза в отношении этих транспортных средств применяется в части уплаты таможенных пошлин, налогов до завершения действия этого режима по правилам, установленным ст. 214 ТК.

Берем ст. 214 ТК и в п. 3 читаем: «Действие таможенного режима временного ввоза приостанавливается: по просьбе лица, получившего разрешение на временный ввоз, при помещении временно ввезенных товаров, в отношении которых применялось частичное освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов, под иные таможенные режимы, не предусматривающие выпуска товаров для свободного обращения». Если законодатель при временном вывозе ранее ввезенных транспортных средств требует применять ст. 214, то, заменив слово «товары» на словосочетание «транспортные средства», получаем, что действие таможенного режима временного ввоза приостанавливается: по просьбе лица, получившего разрешение на временный ввоз, при помещении временно ввезенных транспортных средств, в отношении которых применялось частичное освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов, под иные таможенные режимы, не предусматривающие выпуска транспортных средств для свободного обращения.

Если встать на точку зрения ДВТУ, полагающего, что раз судно ввезено как товар, то только так и не иначе оно должно рассматриваться во всех случаях, то возникает абсурдная ситуация: судно как товар находится на таможенной территории РФ, а как транспортное средство находится за его пределами. В теории права такой прием юридической техники называется фикция, когда несуществующее положение в силу определенных обстоятельств законодателем признается как реально существующее. Например, в соответствии со ст. 2 ТК РФ товары, помещенные на территории особых экономических зон, рассматриваются как находящиеся вне таможенной территории Российской Федерации. Но фикции — это прерогатива законодателя, а не правоприменителя.

Законодатель, включая в ТК РФ гл. 22, регулирующую перемещение транспортных норм, устанавливает в ней особенности перемещения транспортных средств, точнее особенности временного ввоза и вывоза таковых. Эти нормы являются специальными по отношению к нормам § 4 гл. 19 ТК РФ, регулирующим таможенный режим временного ввоза, и § 1 гл. 21 ТК РФ, регулирующим таможенный режим временного вывоза. Следовательно, в тех случаях, которые специально не оговорены законодателем при определении особенностей действия режимов временного ввоза и вывоза транспортных средств, должны действовать общие нормы, касающиеся данных режимов, в частности определяющие возможности приостановления режима временного ввоза.

Смысл приостановления режима временного ввоза применительно к морским судам, использующимся в качестве транспортных средств, в том, что приостановление дает возможность легально продлить срок использования судов на таможенной территории РФ, накапливать периодические платежи с тем, чтобы в дальнейшем перевести суда в таможенный режим выпуска для внутреннего потребления. Предоставляя судовладельцам возможность приостановления режима временного ввоза, государство тем самым способствует развитию морского транспорта.

В. Ю. РОЗАНОВ

Таможенные аспекты борьбы с контрабандой морских биоресурсов на Дальнем Востоке России

В последние годы, несмотря на усилия таможенных органов, органов рыбоохраны и Федеральной пограничной службы, обострилась ситуация с незаконным выловом и контрабандой биоресурсов. Браконьерский промысел и контрабанда морских биоресурсов достигли таких масштабов, что стали представлять угрозу национальной безопасности России. Данная ситуация, которую можно охарактеризовать как катастрофическую, объясняется во многом неблагоприятными экономическими условиями в рыбной отрасли, сформировавшимися в последние десять лет. Высокие налоговые и портовые сборы, отсутствие прозрачной процедуры распределения квот, высокие цены на снабжение и техническое обеспечение морских судов — все это подталкивает рыбаков к нарушению действующего законодательства Российской Федерации.

Более того, за рамки юрисдикции таможенных органов ДВФО выходят значительные объемы рыбы и других морепродуктов, добываемых участниками ВЭД в Исклyчительной экономической зоне России (ИЭЗ), а также в 12-мильной зоне, перемещаются помимо таможенного контроля и реализуются непосредственно в странах АТР. Эти объемы могут превышать учитываемые таможенной статистикой в 3 раза в натуральном и в 4 раза в стоимостном выражении. Объем незаконного экспорта морских биоресурсов из территориальных вод ИЭЗ различными экспертами оценивается от 1,5 до 4,5 млрд. долл. США в год. О том, как неоднозначно складывается ситуация в этом направлении, свидетельствует статистика возбуждения уголовных дел по фактам контрабанды биоресурсов: 2001 г. — 20 уголовных дел; 2002 г. — 19; 2003 г. — 25; 2004 г. — 8; 2005 г. — 16; 2006 г. — 10; 2007 г. — 16 уголовных дел.

Одной из причин снижения количества уголовных дел, возбужденных по фактам незаконного перемещения через таможенную границу РФ морских биоресурсов, таможи ДВФО отмечают отсутствие между ними и надзирающими прокурорами единого подхода к вопросу определения веса, и как следствие, стоимости предмета преступления, в частности живого краба. На взгляд правоохранительных подразделений таможен, проблема заключается в том, что в соответствии со ст. 56 Федерального закона от 24.04.1995. № 52-ФЗ «О животном мире» после обнаружения контрабандно перемещенного краба и его пересчета с частичным взвешиванием специалистами Института биологии моря ДВО РАН совместно с моррыбинспекцией, краб (другой объект животного мира, изъятый из природной среды) возвращается (выпускается) в естественную среду обитания, а поэтому невозможно впоследствии провести с этим крабом какие-либо операции. Поскольку взвешивание общей массы живого краба не произведено, то, по мнению прокурора, не определен и предмет контрабанды (точнее, ее крупный размер), в связи с чем таможенными органам до недавнего времени отказывали в даче согласия на возбуждение уголовного дела. В то же время требования ч.1 ст. 188 УК РФ таковы, что при решении вопроса о возбуждении уголовного дела у дознавателя, помимо прочего, должен быть достоверно установленный факт совершения контрабанды в крупном размере, т. е. стоимость предмета контрабанды должна быть равна или превышать 250 000 руб. Естественно, что при отсутствии такового прокурор и отказывает в даче согласия на возбуждение уголовного дела. По этой же причине прокурор может не согласиться с решением о возбуждении уголовного дела и отменить постановление.

Наверное, можно согласиться с утверждением о том, что стоимость любого предмета правонарушения не может являться категорией абсолютной, поскольку в большинстве случаев рассчитывается не на основании всего объема товара, а по результатам исследования образцов исходя из цен, формирующихся на рынках региона, страны и на международном рынке. Это обстоятельство надзирающие прокуроры нередко не принимают во внимание. При наличии объема, позволяющего судить о достаточности данных для возбуждения уголовного дела, формализм не уместен, так как теряется драгоценное время, преступники успевают о многом договориться, уничтожить документы и т. п.

В то же время малоубедительной представляется ссылка дознавателей на невозможность взвесить и пересчитать всю партию задержанного контрабандного краба или иного морепродукта. При должной организации это реально выполняемая задача. Проблема может возникнуть лишь при отсутствии надлежащих весов.

Оправдывая низкую эффективность борьбы с контрабандой биоресурсов до мая 2007 г., таможенные органы сетовали на слишком короткий срок дознания и слабую профессиональную подготовку следователей прокуратуры и органов внутренних дел при расследовании дел о контрабанде. В настоящее

время срок дознания увеличен от 30 суток до 6 месяцев, а в случае международного запроса может быть продлен до 12 месяцев.

Одной из серьезных проблем при расследовании дел о контрабанде биоресурсов является доказывание субъективной стороны — прямого умысла на совершение преступления. Наиболее часто надзирающие прокуроры отказывали в даче согласия на возбуждение уголовного дела именно по причине отсутствия данных о наличии прямого умысла. Сама по себе эта проблема двоякая: с одной стороны, надзирающие прокуроры совершенно необоснованно требовали и требуют наличия всех признаков состава преступления в материалах проверки, что в принципе невозможно; с другой — дознаватели таможен на первоначальном этапе расследования неоправданно мало внимания уделяют сбору доказательств в отношении субъективной стороны.

Эффективность борьбы с контрабандой биоресурсов снижает слабая оперативно-розыскная деятельность. Практически в 100 % случаях уголовные дела названной категории возбуждаются как раз по результатам оперативно-розыскных мероприятий. Другое дело, что общеизвестные, испытанные средства и методы оперативно-розыскных мероприятий редко используются при выявлении и пресечении контрабанды биоресурсов, поскольку она совершается преимущественно на море, а это создает массу не совсем обычных проблем (огромные расстояния, отсутствие связи, средств передвижения и т. п.), решать которые таможенные органы пока не готовы, так как требуются огромные финансовые, управленческие, кадровые и иные ресурсы.

До настоящего времени не решена проблема официального обмена информацией между правоохранительными органами Японии и России, а двусторонние отношения между правительствами Российской Федерации и Республики Корея, урегулированные международным Соглашением о сотрудничестве и взаимной помощи по таможенным вопросам, ратифицированным 19.12.1992, со стороны последней не исполняются. Эти обстоятельства существенно затрудняют решение вопроса о привлечении лиц к ответственности за контрабанду биоресурсов, а также препятствуют осуществлению расследования по уже возбужденным делам.

Существует и ряд других проблем, решение которых выходит за рамки юрисдикции Таможенных органов ДВФО, в частности:

- законодательством РФ контрабанда биоресурсов, несмотря на существенно наносимый вред национальным интересам РФ, отнесена к категории преступлений средней тяжести. Тем самым лицам, совершившим данное преступление, предоставлена возможность в случае деятельного раскаяния (ст. 75 УК РФ) либо издания акта об амнистии избежать уголовной ответственности за указанное преступное деяние;

- на виновное лицо, совершившее контрабанду морских биоресурсов, распространяется санкция материального характера, не адекватная ущербу, нанесённому национальным интересам РФ;

- нормами УК РФ не предусмотрена уголовная ответственность юридического лица, которому принадлежит судно, осуществляющее контрабанду морских биоресурсов и требования которого строго выполняет администрация контрабандного судна.

Некоторые страны Азиатско-Тихоокеанского региона оказались более щепетильными в вопросах защиты своих национальных интересов, установив повышенную ответственность за рассматриваемую категорию преступлений вплоть до смертной казни.

Следует сказать и о том, что продукция морского промысла, добытая в ИЭЗ РФ и на континентальном шельфе, не подлежит таможенному оформлению, в связи с чем таможенные органы не должны осуществлять эффективный контроль за фактическим экспортом морепродуктов. Возложение на таможенные органы этой не свойственной им функции ни к чему хорошему не приведет, что подтверждается практикой.

Решение этих и других проблем зависит от многих факторов. В первую очередь, от того, насколько слаженно будут действовать соответствующие подразделения различных ведомств, насколько удобным и эффективным в их распоряжении будет законодательный инструментарий, насколько разумной будет политика государства в этом вопросе.

Правовая Конструкция

Адвокатские консультации

1. Имеют ли таможенные органы право привлекать к административной и уголовной ответственности за таможенные правонарушения?

Правомочия таможенных органов в этой области предусмотрены пунктами 6 и 7 ч.1 ст. 408 Таможенного кодекса.

При возможном привлечении к уголовной ответственности таможенные органы вправе осуществлять неотложные следственные действия и дознание в пределах своей компетенции и в поряд-

ке, которые определены уголовно-процессуальным законодательством Российской Федерации. Таможенные органы наделены правом проводить дознание и осуществлять неотложные следственные действия в соответствии со ст. 40 Уголовно-процессуального кодекса РФ и Федеральным законом РФ от 12 августа 1995 г. N 144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности». Правом проводить предварительное следствие таможенные органы не наделены, это относится к компетенции следователей. Правом привлекать к уго-

ловной ответственности наделен исключительно суд.

Кроме того, в целях выявления, предупреждения, пресечения и раскрытия преступлений в сфере таможенного дела оперативным подразделениям таможенных органов предоставлено право осуществлять оперативно-розыскную деятельность (ч. 1 ст. 13 ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности»). ОРД осуществляется также в целях обеспечения собственной безопасности.

Таможенные органы имеют право осуществлять производство по делам об административных правонарушениях, в том числе проводить административное расследование и привлекать лиц к ответственности за совершение административных правонарушений в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях. В данном случае таможенные органы действуют в соответствии с Кодексом об административных правонарушениях РФ. Какие именно лица вправе рассматривать дела об административных правонарушениях, установлено в ст. 23.8 КоАП, ч. 2.

2. Какие меры вправе принимать таможенные органы в отношении лиц, привлекаемых к ответственности за административные правонарушения, на стадии расследования дела?

Общие полномочия таможенных органов установлены в ст. 408 Таможенного кодекса РФ. В частности, таможенные органы вправе:

- требовать документы и сведения, предоставление которых предусмотрено в соответствии с Таможенным кодексом;

- проверять у граждан и должностных лиц, участвующих в таможенных

операциях, документы, удостоверяющие их личность;

- требовать от физических и юридических лиц подтверждения полномочий на совершение определенных действий или осуществление определенной деятельности в области таможенного дела;

- задерживать и доставлять в служебные помещения таможенного органа или в органы внутренних дел Российской Федерации лиц, подозреваемых в совершении преступлений, совершивших или совершающих преступления или административные правонарушения в области таможенного дела, в соответствии с законодательством Российской Федерации;

- получать от государственных органов, организаций и физических лиц информацию, необходимую для выполнения своих функций;

- выносить руководителям государственных органов, организаций, предприятий, общественных объединений, а также гражданам предупреждения в письменной форме с требованиями устранить нарушения таможенного законодательства Российской Федерации и контролировать выполнение указанных требований.

Кроме того, в силу ст. 27.2 Кодекса об административных правонарушениях РФ таможенные органы вправе осуществлять доставку, т. е. принудительное препровождение физического лица в служебное помещение таможенного органа в целях составления протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте выявления административного правонарушения, если составление протокола является обязательным.

Также таможенные органы имеют возможность обратиться к органам внутренних дел (милиции) с тем, чтобы было произведено административное задержание, т. е. кратковременное ограничение свободы физического лица, применяемого в исключительных случаях, если это необходимо для обеспечения правильного и своевременного рассмотрения дела об административном правонарушении, исполнения постановления по делу об административном правонарушении. При этом задержанные лица также будут содержаться в течение всего срока задержания в органах внутренних дел. Лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном нарушении таможенных правил, в случае необходимости для установления личности или для выяснения обстоятельств административного правонарушения может быть подвергнуто административному задержанию на срок не более 48 часов. Течение этого срока начинается с момента доставления физического лица в соответствующее служебное помещение. По просьбе задержанного лица о месте его нахождения в кратчайший срок уведомляются родственники, администрация по месту его работы (учебы), а также защитник.

Статья 27.7 Кодекса об административных правонарушениях предоставляет должностным лицам таможенных органов право производить личный досмотр, досмотр вещей, находящихся при физическом лице в случае необходимости в целях обнаружения орудий совершения либо предметов административного правонарушения. Личный досмотр производится лицом одного пола с досматриваемым в присутствии двух понятых того же пола,

с участием понятых, однако в исключительных случаях при наличии достаточных оснований полагать, что при физическом лице находятся оружие или иные предметы, используемые в качестве оружия, личный досмотр, досмотр вещей, находящихся при физическом лице, могут быть осуществлены без понятых.

На основании определения должностного лица таможенных органов орган внутренних дел может осуществить привод физического лица для рассмотрения дела об административном правонарушении, если в его отсутствие дело рассмотреть невозможно. Приводу может быть подвергнут и свидетель.

3. Какие меры могут принимать таможенные органы в отношении товаров и транспортных средств при расследовании дела об административных правонарушениях?

Во-первых, согласно ст. 27.8 Кодекса об административных правонарушениях, должностные лица таможенных органов вправе производить осмотр принадлежащих юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю помещений, территорий и находящихся там вещей и документов. Во-вторых, они имеют право производить досмотр транспортного средства любого вида, т. е. обследование транспортного средства, проводимое без нарушения его конструктивной целостности, в целях обнаружения орудий совершения либо предметов административного правонарушения. Оба эти действия совершаются с участием понятых и об их совершении составляется протокол.

Также таможенные органы вправе изъять вещи, явившиеся орудиями совершения или предметами админи-

стративного правонарушения, и документы, имеющие значение доказательств по делу об административном правонарушении и обнаруженные на месте совершения административного правонарушения либо при осуществлении личного досмотра, досмотра вещей, находящихся при физическом лице, и досмотра транспортного средства. Изъятие осуществляется при участии понятых и также протоколируется. Поскольку изъятие производится в целях пресечения административного правонарушения, выявления административного правонарушения, обеспечения своевременного и правильного рассмотрения дела об административном правонарушении и исполнения принятого по делу постановления, то вопрос о возврате изъятых вещей, как правило, решается при вынесении постановления по делу об административном правонарушении. В отношении транспортных средств применяется такая мера, как задержание транспортного средства или запрещение его эксплуатации (ст. 27.13 Кодекса об административных правонарушениях). Эта мера применяется при нарушениях правил эксплуатации транспортного средства и управления транспортным средством. Если транспортное средство, вещи или товары являются ору-

диями совершения или предметами административного правонарушения, таможенные органы вправе произвести их арест, который заключается в составлении описи указанных товаров, транспортных средств и иных вещей с объявлением лицу, в отношении которого применена данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении, либо его законному представителю о запрете распоряжаться (а в случае необходимости и пользоваться) ими и применяется в случае, если указанные товары, транспортные средства и иные вещи изъять невозможно и (или) их сохранность может быть обеспечена без изъятия. Товары, транспортные средства и иные вещи, на которые наложен арест, могут быть переданы на ответственное хранение иным лицам, назначенным должностным лицом, наложившим арест. Судьба арестованного имущества, как правило, решается по окончании рассмотрения дела об административном правонарушении. Однако если имущество было арестовано с целью обеспечения исполнения постановления по делу об административном правонарушении, то оно может быть освобождено от ареста при предоставлении иного обеспечения (чаще всего денежного депозита).

Приоритеты честного брокера

По результатам последнего мониторинга деятельности таможенных брокеров, проведенного ДВТУ, ООО «Транспортно-экспедиторская фирма «Владивостоквнештранс» признана одним из лучших брокеров на Дальнем Востоке. О том, как эта компания состоялась, какие усилия требуются для достижения успехов в этом бизнесе, рассказывает генеральный директор фирмы Татьяна Вадимовна КОНКО.



Татьяна Вадимовна, ваша компания признана одной из лучших брокерских компаний на Дальнем Востоке. Расскажите, как вы начали эту деятельность?

Компания «Владивостоквнештранс» организовалась в 1994 г. на базе дочернего предприятия Концерна «Союзвнештранс». Внешнеторговое

объединение «Союзвнештранс» изначально занималось организацией международных перевозок, включая все связанные с этим вопросы: таможенное оформление, складское хранение, различные разрешения, сортировка, маркировка и пр. Оно входило в систему Министерства внешней торговли. В 1989 г. Объединение вышло из подчинения Министерству и преобразовалось в Концерн, представляющий собой широкую международную сеть предприятий, которые работают с участием капитала Концерна в России, республиках СНГ и за рубежом. Вот «Владивостоквнештранс» и является одним из предприятий этой международной сети.

Когда вы начали заниматься именно таможенной деятельностью и с чем это было связано?

В принципе таможенную деятельность мы вели всегда. Компания «Владивостоквнештранс» в июле отмечает 43 года своего присутствия на рынке Дальнего Востока.

Мы международные экспедиторы. Международная торговля в советские времена требовала прохождения таможи. Но тогда это был скорее статистический учет прохождения внешнеторговых грузов через границу. В 1989 году «Союзвнештранс» и соответственно всем его предприятиям было поручено декларирование товаров. Когда решение правительства по декларированию вошло в действие, мы, став дочерним предприятием «Союзвнештранса», первыми на Дальнем Востоке получили свидетельство таможенного декларанта. Позднее рынок этих услуг стал развиваться. У нас появились серьезные, сильные конкуренты. С 1996 года согласно Постановлению правительства о таможенном брокере, эта деятельность стала лицензироваться таможенным органом. Мы, имея большой опыт в этой сфере, хорошую репутацию, проверенных клиентов, посчитали необходимым купить лицензию.

Каков круг обязанностей вашей компании на данный момент?

Оказываем все виды услуг, которые сопровождают международные перевозки. Это и прохождение таможенных формальностей, и сертификация, и получение разрешительных документов на ввоз и вывоз товара, организация собственно перевозок, перевалки в портах. Совсем недавно у нас появился собственный контейнерный парк. Теперь клиенты, обратившись в нашу компанию, получают все, что необходимо для международных перевозок. По транспортной составляющей международных контрактов у нас очень сильные специ-

алисты, поэтому оказываем и консультационные услуги, объясняем, как нужно сделать, чтобы возникало меньше вопросов при прохождении границы.

Кто в списке ваших «проверенных» клиентов?

С нами работают крупные государственные компании. На протяжении 12 лет мы являемся генеральным агентом на Дальнем Востоке ФГУП «Рособоронэкспорт». Иметь в числе клиентов столь серьезную компанию — очень почетно и ответственно. С нами работают администрации Приморского края и города, компания «Балтика», компания «Грасп», очень много московских, петербургских и иностранных компаний. Список клиентов очень большой, и потребности у них разные. Есть такие, которым нужно только таможенное оформление, есть те, кто нуждается в перевозке, и есть клиенты, которые покупают у нас весь комплекс услуг.

У вас имидж успешной компании...

Стабильной, я не люблю слово «успешный».

Так что же обеспечивает стабильность вашей компании?

Мы работаем под хорошим брендом, который унаследовали от «Союзвнештранса». У нас замечательный коллектив. Вот уже 14 лет, как я работаю генеральным директором компании, и все это время со мной работают мои замы и ведущие специалисты. Без ложной скромности, наша команда очень профессиональна. Специалист, который год-два отработал у нас, востребован что на

экспедиторском рынке, что на рынке таможенных услуг.

А каков штатный состав компании?

В нашем бизнесе компания численностью в 25 человек считается крупной, а у нас сейчас — 45. Это объясняется тем, что «Владивосток-внештранс», кроме того что является частью международной сети, имеет собственную локальную сеть. У нас свои филиалы на Сахалине, в Славянке, Зарубино, представительства и агенты в Находке, в порту Восточный. Достаточно развитая инфраструктура и во Владивостоке: есть офисы в торговом коммерческом порту, в рыбном порту, в аэропорту. В этом наша политика: мы считаем нужным и возможным находиться там, где нужны клиенту.

Татьяна Вадимовна, из вашего рассказа складывается впечатление безоблачности существования компании. Наверняка это не так, если помнить те перипетии, которые возникают на пути любого бизнеса.

Конечно, видимость благополучия — только внешнее впечатление. Чтобы работать в нашем бизнесе, необходимо обладать железной выдержкой и знаниями, потому что у перевозок очень много составляющих, поэтому и подводных камней много. Если же говорить о работе на таможенном поле, то камнем преткновения является отношение к таможенному брокеру, отношение к этому институту в принципе. Ведь институт брокеров создан для того, чтобы осуществлять связь между таможенной и клиентом. Я знакома с иностранным биз-

несом: бывала в Америке, в странах Европы — там на 90–95 % работают через брокера. У нас, судя по статистике, — где-то 10 %. Хотя брокеров много — есть и «серые», и «белые», но массив документов, который оформляется официальными брокерами, совсем маленький. Чтобы изменить ситуацию к лучшему, в первую очередь надо решать вопросы с отношением к институту таможенных брокеров. В этом плане у меня очень жесткая, серьезная позиция. Я знаю, что бы ни было, наша компания будет таможенным брокером. Это нужно нашим клиентам, значит нужно и компании. Уходить в «серые» схемы не собираемся, хотя в принципе я знаю, как это осуществить, знаю, как там работают. Но... Брокер сегодня никто. Если в первом кодексе таможенному брокеру давались приоритеты...

В чем выражались эти приоритеты?

Раньше таможня в первую очередь принимала документы у официальных брокеров, совместно с брокерами, «РосТЭКом» проводила различные эксперименты, заключались договора о совместной с таможенной работе, с участием брокеров разрабатывались технологические схемы оформления различных товаров, вместе решались наиболее сложные вопросы. С появлением нового таможенного кодекса все это сошло на нет. Сейчас в лице таможни все равны — и лояльные крупные компании, и «серые» брокеры. Создалось впечатление, что таможня в кодексе прочитала только одну фразу — «перед таможенной

все равны», а значит встаньте в одну очередь. Формально все правильно...

То есть вы хотите сказать, что такие авторитетные компании, как «Владивостоквнештранс», и компании-однодневки поставлены в одинаковые условия?

Даже более того. Зачастую компании, у которых одна цель — сорвать куш сегодня, а завтра, скрываясь от налогов, исчезнуть, имеют определенные привилегии. Тогда как позитивное отношение должно быть к таким компаниям, как наша: мы всегда здесь и готовы с документами в руках отвечать на любые вопросы. Отношение к таможне у нас очень уважительное, мы понимаем, насколько сложна и ответственна их служба. Мне много приходится работать с иностранцами, и нередко от них слышу, что у вас, мол, в таможне все очень плохо. На это я отвечаю: «У вас свои законы, свои правила, и вы их выполняете. Почему вы считаете, что наши правила не надо выполнять?» Мое убеждение, что все проблемы от незнания правил игры. И мы, брокеры, обязаны таможне помогать, обязаны воспитывать клиента, объяснять ему, что существуют законы и правила, которые необходимо соблюдать. Но и таможня должна идти навстречу честным брокерам, поддерживать нас. Я была в Америке, так там для крупных таможенных брокеров существует отдельное окно. У нас же опасаются, что если такому брокеру дать приоритет, то этим заинтересуется прокуратура. Но всё можно сделать на законной основе, с соблюдением всех нормативов.

А вы этот вопрос поднимали, например, в Ассоциации, на консультативных советах?

Безусловно. Например, в материалах первого консультативного совета ФТС России, состоявшегося в этом году совместно с участниками внешнеэкономической деятельности, данный вопрос есть. Формально везде говорится, что надо работать с таможенными брокерами, а на практике полноценной работы не получается. Видимо, где-то включается человеческий фактор, ну и несовершенство законодательной базы...

Вы говорите, что «серые» брокеры находятся в привилегированном положении у таможни. Но разве можно так ставить вопрос, если «серые» брокеры уже по сути нелегалы? В чём тут дело? Кто их продвигает? Таможня, предприниматели?

Здесь, наверное, и то и другое. Правда, сейчас ситуация меняется в лучшую сторону. Компании выходят на новый уровень. Нередко к нам обращаются клиенты, которые испокон веку работали с «серым» брокером. Но теперь у этих клиентов другой статус: их компании выросли, они хотят работать с сопоставимой компанией и хотят иметь надежных партнеров.

Значит, в данном случае нужно уповать на рост цивилизованности, знания, повышение бизнес-культуры?

Безусловно. Цивилизованность, знания, культура ведения бизнеса и ответственность.

Я сама работала раньше экспедитором, занималась таможенным оформлением, поэтому могу срав-

нивать. Время поменялось, сейчас грамотные все: квалифицированные специалисты в таможне, образованные участники ВЭД. И на этом фоне быть безграмотными просто невозможно — мы отвечаем за бизнес клиентов и за свой тоже. Когда в 2004 году наша компания входила в реестр таможенных брокеров, я с большим трудом принимала это решение, потому что финансовая нагрузка сумасшедшая. Но отступить было нельзя — потеряем клиентов, а клиенты — это наши зарплаты, рабочие места, налоговые отчисления. Но мы справились: подключили учредителей, нашли кредиторов, в этом плане я очень упорный человек. Клиенты, с которыми работали, остались, пришли новые.

Многие говорят, что «серый» брокер дешевле, с ним выгоднее работать.

Я так не считаю. Еще надо посмотреть, что это за цена, из чего она складывается. Там все считается: и «премии» всякие, и оплата различных вопросов. Да и последствия от их бизнеса не самые лучшие. Сотрудники таможни нам рассказывали, что при проверке у одного брокера было изъято множество разных печатей. Наши партнеры — «Рособоронэкспорт», например, или компания «Кока-кола» — никогда не дадут свои печати, какие бы прекрасные у нас ни были отношения. Здесь все законно. И тарифы у нас утвержденные, другие брокерские компании ориентируются на наши цены. Поэтому честный предприниматель идет к нам. А таможня, на мой взгляд, таким компаниям, как

наша, может показать свое доверие, предоставив заслуженные льготы. С этой целью, наверное, стоит выработать критерии, которые учитывали бы, кто как работает, с кем, какие результаты, какова репутация компании. И ещё, нужно менять нормативную базу. Например, Национальная ассоциация таможенных брокеров предлагает оформлять документы только таможенными брокерами. Но, на мой взгляд, это противоречит Гражданскому кодексу. Какую-то меру и в части нормативных документов, и в части гражданского права следует соблюдать. И не нужно забывать о человеческом факторе. Можно, конечно, принять формальную точку зрения: становитесь все в общую очередь. А можно положиться на безупречную репутацию компании, с которой долго и плодотворно работали: есть платежи, есть посттаможенный контроль, есть налоговые отчисления. Такое решение и по времени, и по качеству будет выгодно всем.

Главный принцип, которым вы руководствуетесь в работе?

Надежность, стабильность, квалификация. Мы никогда не пойдем ни на какие уловки ради сомнительного успеха. Конечно, у нас бывают ошибки, но это погрешности технического характера, обманывать, скрывать что-то от государства мы себе не позволяем. Если есть правонарушения, мы сами или с помощью таможни тут же их расследуем, виновников наказываем.

Татьяна Вадимовна, вы говорили, что в таможне сейчас работают высокообразованные специалисты. Вы связываете это с появ-

лением в нашем регионе филиала Таможенной академии?

Конечно. Сейчас сотрудники таможни разбираются в самых сложных вопросах, с прошлым не сравнить. К нам часто приходит на практику молодежь из Таможенной академии и даже пишут дипломные работы на нашем материале. Это серьезные, грамотные ребята, которые хотят работать, стремятся к знаниям. Могут и подсказать что-то полезное. С удовольствием брали бы их к себе в компанию, но, к сожалению работать в коммерческих организациях они не в праве.

В компании есть молодежь? И как вообще вы к ней относитесь?

Молодежь у нас есть. Мы берем выпускников из ДВГУ, МГУ. Я и мой зам. являемся председателями экзаменационных комиссий этих вузов, оцениваем дипломников. И я скажу, что ребята у нас просто замечательные, талантливые, особенно понравились защиты дипломов по логистике — современная специальность, не случайно молодые проявляют к ней такой интерес. Будущее за ними.

Сейчас разворачиваются планы по подготовке к владивостокскому форуму АТЭС. Что в связи с этим у вас ожидается?

Мы ждем дополнительной работы. Начинаем обсуждения с администрацией края. А пока к нам поступают, как это ни странно, предложения по обеспечению сочинской олимпиады. Готовимся общаться с самыми разными клиентами, учитывая их достоинства и недостатки. Постараемся максимально качественно обработать все заявки и не уронить авторитет лучшего брокера.

Вы обаятельная красивая женщина. Неужели только работа и бизнес?

У меня хорошая семья. Муж — в прошлом военный, сейчас у него тоже свой бизнес. Два сына — взрослые самостоятельные люди, знают, чего хотят в жизни. Есть внук и внучка, летом ожидаем прибавления. А внуки — это другой уровень общения, другое качество жизни. Мне с ними очень интересно. Слава Богу, живы родители, свекровь, много родственников, друзей. И работа у меня замечательная. И все-таки... хочется больше понимания, меньше проблем. Хотя, что такое проблемы? Как сказал один умный человек, проблемы — это то, что дома, а на работе — вопросы, которые обязан решать. И мы стараемся решать их так, чтобы партнеры нас ценили, а дома любили и понимали.

Беседовала Л. Студенчикова

Р.В. ВАХНЕНКО

Морской транспорт Дальнего Востока в современных рыночных условиях

Дальний Восток это, прежде всего, морской регион, обращенный к Тихому океану. На его долю приходится 42,4 % морских границ России. Вдоль побережья Дальнего Востока расположено 32 морских порта, включая 22 торговых и 10 рыбных портов и около 300 гаваней, где имеются пристани и якорные стоянки. Это огромное хозяйство, и портовые функции в регионе осуществляют 270 коммерческих предприятий.

Сравнивая работу транспорта в современных условиях с предреформенным периодом, следует отметить, что в условиях радикально изменившейся экономической ситуации *снижается доля грузовой базы* морского флота России, которая приходилась на Тихоокеанский бассейн. Раньше Дальний Восток перерабатывал 60 % всех грузов страны, а в 2005 г. на его долю пришла только седьмая часть. Грузооборот портов на Балтике и Черном море развивается галопирующими темпами по сравнению с замедленной динамикой портов Дальнего Востока (табл. 1). Объясняется это прежде всего тем, что главные портовые мощности России и федеральные инвестиционные вложения сосредоточены в западной части страны, тогда как основная мировая грузовая база находится в Восточной и Юго-Восточной Азии.

В настоящее время положение меняется. Отмечаются перемены в структуре организации деятельности портового хозяйства и работы морского транспорта. Предприятия основополагающих для региона отраслей — *морские пароходства* — *перешли в частную собственность*. Завершило этот переход в феврале 2005 г. Дальневосточное морское пароходство (ДВМП).

Трансформационные процессы на транспорте связаны с *разделением форм собственности*. За годы перестройки в ходе приватизации и акционирования морского транспорта в Дальневосточном бассейне вместо четырёх

основных пароходств появилось более 200 различных судоходных компаний. Большинство частных компаний имеет в своём распоряжении по несколько судов. Флот «прочих судоходных компаний» сформировался в результате списания судов с баланса морских и речных пароходств, перевода судов из других отраслей (рыбопромыслового и военного флота), а также строительства или приобретения новых судов для малых судоходных компаний. Мелкие частные судовладельцы работают в основном на внутреннем рынке услуг и осуществляют перевозку грузов в каботаже.

Таблица 1

**Объемы перевалки российских грузов в распределении по бассейнам
в 2005 г., млн. т¹**

Направление перевалки	Всего	Сухие	Наливные
Через порты России	406,9	173,2	233,7
Через порты других стран	99,9	55,5	44,4
Северный бассейн	36,9	19,3	17,6
Балтийский бассейн	209,3	84,1	125,2
Черноморско-Азовский бассейн	180,7	65,1	115,6
Каспийский бассейн	10,4	5,7	4,7
Дальневосточный бассейн	69,5	54,5	15,0
ВСЕГО	506,8	228,7	278,1

Раньше в бассейне организационные функции морской деятельности были распределены между четырьмя пароходствами, сейчас крупных пароходств три. Процесс перекраивания судоходного бизнеса на Дальнем Востоке продолжается и идет через подставные инвестиционные фирмы, реально не инвестировавшие в приморскую экономику ни рубля. Приватизация морских пароходств сопровождалась нешуточной борьбой. Раздел сфер влияния и управления проходил мучительно трудно. В частные руки государственная собственность уходила за копейки, а между тем рентабельность этих предприятий была сравнима разве что с нефтяными компаниями. В борьбе выживали сильнейшие — те, кто имел более молодой флот и стратегически выгодное положение, наиболее слабые разорились.

В 2002 г. обанкротилось и прекратило своё существование *Камчатское пароходство*. Петропавловск-Камчатский — главные морские ворота области, индикатор экономической активности. В лучшие времена порт обрабатывал до 4 млн. т грузов в год, к середине 90-х грузооборот сократился до 400 тыс. т, и на таком уровне он держится последние 10 лет. Петропавловский порт не имеет перевалочных объемов, что резко ограничивает возможности порта, которые определяются исключительно потребностью в грузах немногочисленных предприятий и населения, а оно в последнее десятилетие резко

¹ Морской транспорт России на фоне мировых тенденций / под ред. М.В. Терского, И.И. Меламеда. М., 2008.

сократилось. Основной груз, который идет с Камчатки — среднетоннажные контейнеры с домашними вещами уезжающих граждан. В основном грузоотправителями становятся военнослужащие, части которых сокращаются или переводятся в другие регионы страны. Сейчас камчатские грузы идут через порт Владивосток и через сахалинское морское пароходство по открывшейся линии Ванино–Петропавловск–Камчатский.

Сахалинскому пароходству удалось сохранить производственные мощности. Находясь в стороне от международных транспортных путей, сахалинские порты работают в основном на внутренние региональные нужды: перевозки грузов в вагонах паромов типа «Сахалин» с материка на остров и перевозки контейнеров.

Проблемой портов остается их незагруженность (мощности используются на четверть), слабая морская транспортная инфраструктура. Практически все сахалинские порты были построены японцами и предназначались для среднетоннажных судов водоизмещением до 5 тыс. т. Единственный порт, который был построен в советские времена, это Рыбный порт в Холмске, который может принимать суда с осадкой до 8,5 м. На Сахалине нет ни одного порта, расположенного в закрытой акватории, где могли бы укрыться суда в штормовую погоду. Для этой цели можно построить мол в незамерзающем порту Холмск. Сохранить имеющуюся инфраструктуру портов помогут только нефтяные проекты. Малодеятельные порты можно использовать как базы снабжения буровых платформ, порты-убежища, а также для отгрузки угля и леса на экспорт.

Формирование совершенно новой грузовой базы, связанной с добычей нефти и газа, потребует создания глубоководных портов. В связи с реализацией нефтегазовых проектов ведется строительство нового порта для судов-газовозов и завода в районе порта Корсаков. Актуальным считается создание на северо-восточном побережье Сахалина сезонного, многофункционального морского порта для нефтяников (Набиль). На данный момент Сахалинское морское пароходство вышло из кризиса: в течение последних 10 лет компания осуществляет регулярные перевозки по направлениям на Японию и Южную Корею, возобновлены регулярные каботажные перевозки по Дальнему Востоку.

Дальневосточное морское пароходство — крупнейший морской перевозчик, имеет базу приписки во Владивостоке. Пароходство занимается перевозкой грузов, пассажиров, багажа в каботаже и заграничии; ведет бункеровочные работы с использованием собственного и арендованного флота; участвует в смешанных и международных перевозках совместно с другими видами транспорта; осуществляет брокерские услуги по фрахтованию тоннажа для перевозки грузов и пассажиров. Большинство акций пароходства (65 %) принадлежит группе «Промышленные инвесторы», которая и контролирует основную деятельность пароходства.

Процесс переориентации экономических обменов в сторону внешних рынков требует перестройки в использовании транспортной инфраструктуры и открывает новые пути ее развития. С 2004 г. ДВМП начало успешно эксплуатировать новую контейнерную линию «Феско-Кореа» (FECKO Korea Sakhalin Line FKSL). По этой линии, соединяющей южнокорейский порт Пусан и сахалинский Холмск, совершается три рейса в месяц (600 ДФЭ – контейнеров в 20-футовом эквиваленте). Недавно ДВМП приобрело в Китае 1200 универсальных 40-футовых контейнеров, увеличив тем самым свой контейнерный парк до 50 тыс. единиц в 20-футовом эквиваленте. Приобретение 40-футовых контейнеров позволит существенно расширить участие ДВМП на транспортном рынке стран АТР. Контейнеры будут использоваться для обеспечения крупных стратегических контрактов (например, перевозок по Транссибу автокомплектов зарубежных компании для последующей сборки автомобилей на Таганрогском автомобильном заводе).

Приморское морское пароходство (ПМП) специализируется на перевозке нефти и нефтепродуктов. Основное направление деятельности — каботажные и международные перевозки на Дальнем Востоке и в АТР. Это единственная крупная российская негосударственная шиппинговая компания, которая не контролируется московским капиталом. «Шиппинг-Сервис» занимается организацией транспортно-эксплуатационного обслуживания внешнеторговых грузопотоков, фрахтованием судов. Акции ПМП находятся в номинальном держании в ЗАО «ИНГ Банк» (Евразия) — 55,8 % и ЗАО «Депозитарно-Клиринговая компания» — 15,5 %. С 2008 г. компания намерена вывозить с Сахалина в страны АТР сжиженный природный газ. В Японии построены три высокотехнологичных судна-газовоза с ледовыми подкреплениями корпуса, спроектированных специально для работы в условиях замерзающих морей и низких температур. Конструкция судов позволит осуществлять круглогодичный вывоз газа в страны АТР с завода, расположенного в пос. Пригородное на юге Сахалина. Управлять этими судами будет российско-японский консорциум.

Самые крупные и важные порты на Дальнем Востоке: Находка, Восточный, Владивосток, Посыет и Пластун (Приморский край); Ванино, Де-Кастри, Николаевск-на-Амуре, Лазарев (Хабаровский край); Корсаков, Холмск и Углегорск (Сахалин); Магадан, Анадырь, Беринговский, Эгвекинот, Провидения (Север) и Петропавловск-Камчатский.

Экономические потрясения 90-х гг. существенно повлияли на деятельность морских портов. Система специализации портов, существовавшая в СССР до начала 90-х гг., оказалась практически разрушенной. Порты потеряли специализацию по грузам и направлениям перевозок, которой они раньше придерживались. После экономического спада транспортная отрасль находилась в тяжелом положении, прекратили свою деятельность многие производства, упали объемы перевозок.

Морской транспорт Дальнего Востока оказался востребованным лишь наполовину. В наиболее выгодном положении оказались судоходные компании морского флота, специализирующиеся на дальних перевозках. Главные приморские порты — Находка, Восточный, Владивосток, Ванино — переключились на обслуживание иностранного флота. Благодаря этому им удалось сохранить относительно высокий грузооборот и устойчивое финансовое положение (табл. 2)².

Таблица 2

Грузооборот крупнейших портов России

Порт	Объемы перевалки грузов в год (млн.т)		Крупнейшие акционеры 2003 г.
	2003	2005	
Санкт-Петербург	20,5	57,6	Nasdor Anstalt
Восточный	15,35	20,2	Северстальтранс
Новороссийск ТП	13,99	113,3	ЛУКОЙЛ
Мурманск МТП	9,03	19,8	ЛУКОЙЛ
Владивосток МТП	7,07	14,1	Магнитогорский
Находка МТП	6,7	14,1	меткомбинат
Ванинский МТП	5,64	9,5	Евразхолдинг
Туапсе МТП	4,64	21,4	Государство (55 %)
Калининград ТП	4,05	14,6	Северстальтранс
			ООО «Дорк»

Примечание. Выделены дальневосточные порты.

Далеко не всем портам удалось восстановить грузовую базу. Чтобы как-то спасти предприятия от банкротства, многие из них *начали заниматься другими видами деятельности*, что позволяло частично компенсировать издержки. В течение длительного времени из-за отсутствия средств не производился ремонт портовых сооружений, причалы приходили в запустение. *Износ оборудования в портах составил 80–90 %*. Начиная с 2000 г. наметился поворот в сторону улучшения.

В менее выгодном положении оказались локальные порты, техническое оснащение и инфраструктура которых менее привлекательны. В результате объемы переработки в них снизились наполовину, что поставило вопрос об экономической целесообразности сохранения всех портов. Грузооборот морских портов региона сокращался адекватно сжатию внутрисерийского рынка сбыта продукции, и только *развитие внешней торговли способствовало смягчению последствий экономического кризиса*. В период реформирования российской экономики произошли структурные изменения в грузопотоках (табл. 3).

² Корзун В.А. Интересы России в мировом океане в новых геополитических условиях. М: Наука, 2005. С 10.

Таблица 3

**Грузовая внешнеторговая специализация портов Дальневосточного бассейна
в 1993 и 2005 гг., млн.т/%³**

Грузы	1993	2005
Нефтепродукты	0,02/0,1	11,89/23,7
Уголь и кокс	7,02/42,9	17,35/34,6
Лесные	2,86/17,5	7,65/15,2
Химические	—/0,0	1,12/2,2
Металлы не в деле	3,16/19,3	8,66/17,3
Грузы в контейнерах	—	0,99/2,0
Итого	16,36/100	50,17/100
Импорт	1993	2005
Руды и концентраты	—	0,52/11,4
Уголь и кокс	0,01/ 0,6	—
Зерно	0,06/ 3,5	—
Металлы не в деле	0,25/14,7	0,21/ 4,6
Машины и оборудование	0,04/ 2,4	0,32/ 7,0
Грузы в контейнерах	—	2,55/55,8
Итого	1,7/100	5,09/100

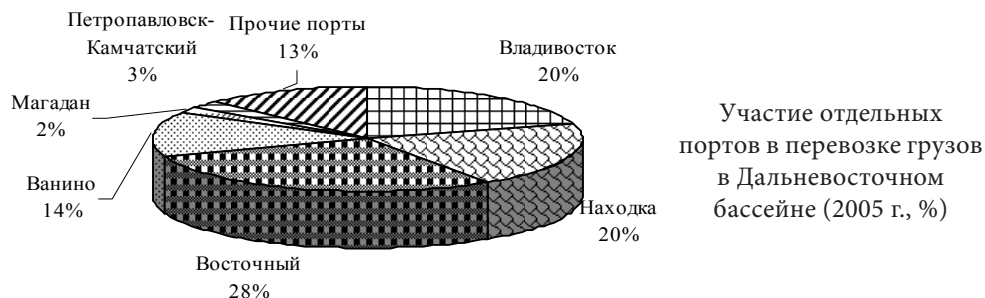
Изменились номенклатура и объем перерабатываемых российских грузов в морских портах. Характерно, что в структуре перевозок значительно *выросла внешнеэкономическая составляющая*. Основную деятельность портов составили экспортно-импортные операции. Ввиду высокой доходности транспортных операций по перевозке и переработке внешнеторговых грузов отмечается рост экспортных грузов. Экспорт позволил поддержать жизнедеятельность портов. Однако эволюция транспортной составляющей, сориентированная на вывоз российского сырья, приобретает однобокий характер. В настоящее время в наиболее крупных портах Приморского края, Сахалинской и Камчатской областей грузооборот экспортной продукции в 3 раза превышает обработку ввозимых товаров.

Сравнительная оценка деятельности морского транспорта в 1993–2005 гг. показывает, что произошли изменения и в структуре за счет увеличения объема перевозок нефтепродуктов с 0,1 до 24 % в 2005 г. По-прежнему главной единицей экспорта выступают уголь, кокс и лес.

По своей значимости в регионе выделяются морские порты Приморского края. Именно благоприятные природные физико-географические условия, экономическая освоенность территории, близость к странам АТР позволили при-

³ Морской транспорт России на фоне мировых тенденций / под ред. М.В. Терского, И. И. Меламеда. М., 2008.

морским портам сравнительно легко преодолеть существующие трудности. Владивосток, Находка, Восточный, Ванино являются основными экспортными воротами, через которые осуществляются внешнеторговые связи со странами Азии, Австралией, США, Канадой и Латинской Америкой (см. рисунок).



Из вышеназванных крупнейшим является **порт Восточный**. Это единственный порт, который даже в тяжелые перестроечные времена на фоне общего развала не снижал свой грузооборот. Восточный порт занимает второе место в списке крупных российских портов по объему ежегодного грузооборота. На территории порта работает крупнейший в России терминал по перевалке угля проектной мощностью более 12 млн. т в год, здесь перерабатываются лес, металл, калийные удобрения, цемент, контейнерные грузы. Порт Восточный отличается высокой механизацией, специализацией и масштабом. Привлекая российских и иностранных инвесторов, порт все эти годы успешно работал и развивался.

Сегодня Восточный ведет активное строительство: завершается возведение комплекса по переработке метанола и комплекса по перевалке нефтепродуктов. Порт принимает непосредственное участие в программе Сахалин-2. На его территории ведется монтаж железобетонных оснований под опоры морских платформ, устанавливаемых в районах углеводородных месторождений о-ва Сахалин. Стратегия предприятия заключается в наращивании объемов перевалки на всех перегрузочных комплексах порта. В перспективе ежегодный грузооборот порта может составить 40–50 млн. т.

Наращивание объемов переработки грузов без подключения дополнительных мощностей по маневровой работе вспомогательных видов транспорта невозможно. Чтобы выйти на запланированные показатели, необходимо построить 9–11 железнодорожных путей припортовой станции Находка–Восточный. В ближайшей перспективе планируется модернизация нескольких перегрузочных комплексов благодаря внедрению новых технологий перевалки, обработки и хранения грузов различной номенклатуры. Кроме того, намечается строительство новых складских помещений. Среди первоочередных задач — выстраивание качественно новых взаимоотношений с основным перевозчиком ОАО «Российские железные дороги».

В конце 2004 г. в порту Восточном сменились собственники. Контрольный пакет акций выкупила у компании «Северстальтранс» компания «Кузбассразрезуголь». Первая компания намерена сосредоточить свои усилия на дальнейшем развитии контейнерных перевозок порта.

В Хабаровском крае ведущим является **порт Ванино**, который входит в десятку крупнейших морских портов России, занимая по грузообороту 4-е место на Дальнем Востоке. Это современное, технически оснащенное предприятие. Его мощности позволяют перерабатывать ежегодно до 12 млн. т грузов, 3,5 тыс. судов и 250 тыс. вагонов. Он способен принимать суда дедвейтом 45 000 т. В порту планируется расширение перевалки нефтепродуктов и бункеровки судов. Наличие глубоководных причалов, складских площадей, четырёх железнодорожных станций, расположение на перекрестке торговых путей позволяют расширить участие порта в каботажных и международных перевозках.

Растущий спрос на уголь на рынках стран АТР, в первую очередь Японии, Кореи, Китая, намерены удовлетворить в регионе, переваливая сырье через новые терминалы. Так как стоимость переработки угля в Приморье для порта составляет уже 7 долл. за тонну, интерес к угольным воротам на берегу Татарского пролива у грузопереработчиков большой. В конце 2005 г. в порту Ванино (в бухте Мучке) начато строительство угольного терминала проектной мощностью 12 млн. т угля в год. Бухта Мучке — одна из самых глубоководных на дальневосточном побережье. При строительстве портовых сооружений здесь возможна и разгрузка танкеров дедвейтом до 180 тыс. т. Введение в строй угольного терминала намечено к 2010 г.

Через дальневосточные порты на экспорт идет около 16 млн. т российского угля в год при потребности в угле стран Тихоокеанского бассейна около 300 млн. т в год. Япония предлагает вывозить уголь из Ванино на своем флоте, так как фрахтовые цены за последнее время резко пошли вверх (24–25 долл. за 1 т груза)⁴.

Рыбные порты в настоящее время находятся в самом затруднительном положении. В морских рыбных портах существенно изменился состав перерабатываемых грузов. Большинство рыбопромысловых судов без переработки отправляет свои уловы на экспорт. Значительно сократилась в общем объеме грузооборота доля рыбной продукции: в 80-х гг. она составляла около 70 %, а в Находкинском, Владивостокском портах — 90 %, в последнее время — 30–45 %. Для более полной загрузки постоянно изыскиваются возможности привлечения к переработке генеральных грузов. Наиболее тяжелое положение сложилось на Камчатке, в Сахалинской и Магаданской областях. Рыбные порты, чтобы выжить, переходят на другие виды деятельности, большинство из них занимается тем, что переправляет грузы на экспорт. Их пропускная способность составляет 16,7 %. В былые времена подчинение рыбных портов носило отраслевой характер, они относились к министерству рыбной про-

⁴Клименко О.В. Угольные аппетиты // Дальневосточный капитал. 2006. № 3. С. 21.

мышленности. С 2003 г. все рыбные порты страны стали работать под началом Федерального агентства морского и речного транспорта⁵.

Северные порты. Вследствие неопределенности в политике государства и прекращения дотационных подпиток особенно пострадали порты в северной части региона, где произошло существенное снижение их грузооборота.

В ожидании значительного увеличения обработки грузов находится морской торговый **порт Магадан**. Некоторые позитивные моменты отмечаются и здесь. В 2001 г. в ремонт и строительство вложено 2 млн. руб., в 2002 г. — 3 млн., в 2003 — 6 млн. руб. Положительная динамика перевозок грузов отмечается по контейнерным линиям Ванино–Магадан. В соответствии с программой расширения и реорганизации регулярных перевозок контейнерных грузов между российскими портами Дальнего Востока в дополнение к существующей контейнерной линии порт Восточный–Магадан в 2004 г. открыт новый линейный сервис по маршруту Владивосток–Магадан.

Несмотря на падение грузовой базы, роль портов, даже самых малых, для некоторых районов Магаданской, Камчатской, Сахалинской областей, северных районов Хабаровского края остается весьма значимой. Через них проходит практически единственный путь доставки грузов в отдаленные регионы России. А такие вспомогательные порты, как Тикси, Певек, Анадырь, Беринговский, Провидения, Эгвекинот, обслуживают навигацию по Северному морскому пути. К глубокому сожалению, уникальный потенциал СМП как крупнейшего коммуникационного узла реализуется далеко не полностью.

По мере специализации морского флота порты приспособляются к обработке таких судов, как рефрижераторные, балкеры, танкеры и др. В значительной степени проблемы развития инфраструктуры морских портов обусловлены *недостатком глубоководных причалов*. Около 60 % российских портов мелководны и не способны принимать современные крупнотоннажные суда. Появление крупнотоннажных судов нового поколения требует портов нового качества. В этом плане хорошие перспективы у порта Восточный.

Оффшор. В условиях рыночного хозяйствования организация торгового флота приобретает специфические особенности. Почему наши суда уходят под чужой флаг? Российские порты являются одними из самых дорогих в мире. Уровень сборов в портах Дальнего Востока России в разы превышает размер аналогичных сборов в конкурирующих портах. Российские морские суда меняют место приписки, что позволяет избавиться от уплаты высоких налогов, связанных с заходом в родные порты, растаможиванием грузов и продукции. Для судоходных компаний работать под иностранным флагом оказывается экономически выгодно. Таким образом, сокращение морского транспортного флота идет не только за счет списания выработавших свой ресурс судов, но и из-за того, что часть судов уходит из-под российского флага (табл. 4).

⁵ Корзун, В.А. Интересы России в мировом океане в новых геополитических условиях. М.: Наука, 2005. С. 121.

Таблица 4

Флот под иностранными флагами по состоянию на 01.01.2007 г.⁶

Пароходство	Флот под иностранными флагами (по дедвейту), тыс. т/%
Северное морское пароходство	39,7 / 15,4
Мурманское морское пароходство	290,9 / 28,5
Дальневосточное морское пароходство	296,0 / 31,4
Приморское морское пароходство	769,2 / 89,6
Новороссийское морское пароходство	3460,2 / 91,3
ОАО «СОВКОМФЛОТ»	4378,0 / 100
В целом по российскому флоту	9233,9 / 60,3

Нерегулируемый рынок, либерализация внешнеэкономических отношений, отсутствие единой государственной политики в вопросах сохранения и развития российского национального флота привели к тому, что в течение пяти-шести лет произошел массовый переход транспортных и рыбопромысловых судов под иностранные флаги.

Под иностранными флагами сейчас ходят 186 российских судов. А в широко известном во все мире Приморском морском пароходстве, специализирующемся на перевозках нефтепродуктов, из 43 судов под российским флагом работает всего 10. По последним данным, в России более 35 000 моряков работают на судах «под флагом». Более 5000 из них — дальневосточники.

Регистрация судов под свой флаг является одной из важнейших статей дохода принимающей страны. За это «донор» флага получает кругленькие суммы сразу и плюс ежегодные «арендные» выплаты. Практика чрезвычайно распространенная в мире. Общемировая тенденция такова, что 50–70 % флота работает за границей. По официальным данным, поступления от подобного рода бизнеса, например, Панама наполняют общий ВВП республики почти на 70 %. На сегодняшний день под панамским флагом мировые океанские просторы бороздят более 10 тыс. судов, общая грузоподъемность которых составляет 140 млн. 250 тыс. т. На третье место после Панамы и Либерии в последнее время вышел Кипр.

С точки зрения сокращения издержек для пароходства оффшор это благо. Но, с другой стороны, уход судов из-под российского флага несет социальные последствия. Для населения региона это потеря солидных отчислений в бюджеты всех уровней. Моряки, работающие под чужим флагом, ущемляют свои социально-экономические права и интересы. Они не зарабатывают пенсионных отчислений на персональные накопительные счета, и, кроме того, российские моряки, попадая в «нештатные» ситуации, не получают защиты со стороны государства. Под российским флагом остаются мелкие, старые и неконкурентоспособные морские суда.

⁶ Под флагом // Аргументы и факты. № 11. Приморье. 2008. С. 5.

Современная экономическая ситуация в России не оставляет реальных надежд на скорое возрождение морского отечественного флота и возвращение российских судов в родные порты.

Фрахт (привлечение иностранных судов для перевозки отечественных грузов). В Дальневосточном регионе наблюдается снижение перевозок внешнеторговых грузов отечественными судовладельцами, но растет доля внешнеторговых операций, выполняемых иностранным флотом. Если в 1985 г. эта доля в перевозках на порты Дальнего Востока составляла 39 %, то, например, в 1994 г. она выросла уже до 45 %, а в настоящее время эта доля составляет более 90 % перевозок экспортно-импортных грузов. В результате фрахта иностранного такелажа во внешнеторговых перевозках ежегодные валютные потери страны достигают 3 млрд. долл. Государство пытается как-то навести порядок. В частности, принято решение, что военные грузы, продукция российских стратегических экспортеров, а также грузы, которые перевозятся на основе соглашений о разделе продукции, будут перевозить только суда под российским флагом, то же касается и завоза грузов на Север.

Транзит. В общей структуре грузооборота портов все более возрастает доля транзитных грузов. Более 63 % общего объема перевозок транзитных грузов по территории России следует через морские порты страны. В 2005 г. величина транзитных грузопотоков через российские морские порты росла значительно быстрее, чем общий объем транзитных перевозок по территории страны. Доля транзитных грузов в общем грузообороте морских портов России в последние годы стабильна и составляет около 10 %. Транзитные перевозочные функции в регионе выполняют в основном четыре порта, имеющие прямой выход на Транссиб и БАМ — Владивосток, Восточный, Находка, Ванино. Доля транзитных грузов в них превышает 80 % от общего грузооборота.

Динамичный рост работы дальневосточных портов может быть получен благодаря поддержке благоприятных изменений в организации международного судоходства. Некоторые порты (Владивосток, Восточный, Ванино, Посьет) намерены развивать свои мощности за счет транзитных перевозок, другие (Де-Кастри, новый порт Пригородное в заливе Анива, новый порт в бухте Козьмино) — за счет снабжения нефтяных промыслов и перевозки сахалинской нефти.

В ведущих крупнейших портах наиболее серьезной является *проблема стыковки* и координации работы портов и железнодорожного транспорта. Особое внимание должно уделяться развитию станционного хозяйства, удлинению железнодорожных путей, расширению узких участков. Для России характерна тарифная нестабильность — расценки на перевозку транзитных грузов по Транссибирской магистрали постоянно изменяются в сторону увеличения.

С повышением тарифов перевозить транзитные контейнерные грузы по Транссибу экономически невыгодно, поэтому в Европу грузы пошли морем.

В мире начато строительство крупного флота судов-контейнеровозов, который стал серьезным конкурентом железной дороге: одно судно-контейнеровоз — это 26 железнодорожных составов. Везти контейнеры по воде дешевле, чем по железной дороге, всё зависит от баланса спроса и предложения.

Почему Россия повышает тарифы? Министерство путей сообщения разделило перевозки на грузопотоки — экспортно-импортные, каботажные и транзитные, определив стоимость транспортировки первых в 10 раз выше, чем последних. Основная причина сдерживающих перевозок по Транссибу — отсутствие сквозной тарифной ставки на перевозку контейнеров. Дело в том, что у развитых стран и в России разный подход к формированию тарифов и сквозных тарифных ставок. В России размеры тарифов зависят от расстояния и затрат на стоимость основных фондов. В Европе же они связаны с объемом перевозимых грузов. В итоге наш тариф на трансазиатском маршруте длиной в 9 тыс. км равен европейскому тарифу на расстояние 23 тыс. км. Систематическое снижение промышленного производства и подвижности населения значительно сократили спрос на перевозки, а также доходы железнодорожного транспорта, что серьезно осложнило финансирование хозяйственной деятельности.

Существенно осложняют работу железных дорог высокие тарифы на электроэнергию. Это заставляет железнодорожников искать пути преодоления энергетических трудностей, в том числе и нестандартные. В настоящее время МПС является одним из главных инвесторов строительства Бурейской гидроэлектростанции, оно активно участвует в строительстве Ногликской ГРЭС на Сахалине и Усть-Среднеканской ГЭС в Магаданской области.

Контейнеризация. На структуру морского транспорта и деятельность портов оказывает влияние процесс контейнеризации. Внедрение контейнеров сокращает время доставки, снижает затраты живого труда, ускоряет погрузо-разгрузочные операции, уменьшает время стоянки судов в портах, повышает сохранность груза.

Стратегия развития портов предусматривает широкое внедрение контейнеров. С контейнерными перевозками в значительной степени связана реализация транзитного потенциала дальневосточных портов России. Контейнеризация имеет ряд значительных преимуществ. По провозной способности одно судно-контейнеровоз заменяет четыре судна той же грузоподъемности. Пропускная способность контейнерного причала, по сравнению с обычным, повышается в 5–6 раз. Сегодня через Дальний Восток перевозится всего лишь 1 % от общемирового объема перевозок грузов в контейнерах. Помимо проблем железнодорожных тарифов дальневосточный транзит страдает из-за плохого качества сервиса и технологических возможностей железной дороги и портов. Вначале грузы в контейнерах пошли в 20-футовом эквиваленте, а сейчас весь мир выходит на 40 ДФЭ. Специализированные контейнерные терминалы имеются в Находке, Владивостоке, в порту Восточном.

Есть намерения в будущем порт Восточный вывести на показатель обработки контейнеров до уровня 10 млн. штук. Это единственный порт, который имеет возможности принимать суда с осадкой 20 м. Однако сейчас *в Восточном порту 11 разных собственников. В условиях частной собственности существует ясно и четко определенная цель — прибыльность. Однако сама по себе частная собственность не гарантирует максимальной эффективности. Это приводит к распылению перегрузочных мощностей для однотипных грузов, созданию перегрузочных комплексов небольшой пропускной способности, что не обеспечивает необходимых условий для эффективности внешнеторговых перевозок и повышения конкурентоспособности отечественных производителей на мировых товарных рынках. Необходимо увязать интересы всех коммерческих организаций с интересами государства.*

Обеспечение динамики роста грузооборота портов требует создания российской контейнерной инфраструктуры, переоснащения существующих и строительства новых современных комплексов по переработке контейнерных грузов. Пока переработка грузов в контейнерах в регионе носит неустойчивый характер.

Транспортно-логистические центры. В настоящее время транспорт адаптируется к новым требованиям времени. Среди составляющих такой адаптации фактор себестоимости функционирования отраслей, игравший до недавнего времени решающую роль, уступает место показателям качества инфраструктурных услуг — надежности, регулярности, ритмичности, безопасности связей. Новейшей организацией грузопотоков является создание транспортно-логистических комплексов.

Важный аспект обеспечения эффективности транспорта — сделать перевозки привлекательными для грузовладельцев. Для этого грузы должны ходить «от двери до двери» и «точно в срок», а стоимость услуг должна быть адекватной рыночным условиям. Сегодня решение такой задачи видится в транспортной логистике. Это ключ не только к снижению издержек, но и к выходу на международный рынок. Отсутствие развитой логистической системы в регионе стало барьером, который предстоит преодолеть. По оценке экспертов, величина непроизводительных затрат из-за низкой скорости перемещения грузов, плохой организации погрузо-разгрузочных работ, избыточных запасов предприятий на случай сбоя поставок, а также несовершенства технологии грузопереработки в общем по России составляет около 1,3 млрд. руб. в сутки. Две трети затрат возникают из-за несовершенной технологии терминально-складского обслуживания. Для снижения издержек более эффективными могут стать multifunctional логистические центры. Где их размещать? В каждом регионе эта задача решается отдельно: можно вблизи морского порта, крупного города или на пересечении железных и автомобильных магистралей, в районе аэропорта. Так это сделано в Пусане и других крупных городах мира.

Сейчас наши порты являются складами, забитыми грузами. В результате им негде развернуть стивидорные услуги. Именно уровень логистических издержек и рисков во многом определяет непривлекательность России для тран-

зита международных товарных потоков. В условиях глобализации мировой экономики транспорт наряду с финансовой сферой становится важнейшим рычагом интеграционных процессов. В стратегии развития транспорта запланировано создание терминально-логистических комплексов (ТЛК). Лет 10 назад говорили, что международные транспортные коридоры — главный ключ к решению транспортных проблем России и её интеграции в мировую транспортную систему. Сейчас представление поменялось. Например, Япония, Южная Корея, оторванные от остального мира из-за островного положения, создали у себя мощные перегрузочные центры. Обладая транспортными артериями, они стали логистическими центрами северо-востока Азии. Это хороший пример решения с эффективным результатом.

Логистические центры — это слияние транспортных и экспедиционно-распределительных предприятий. Что нужно, чтобы Дальний Восток, обладая существенной транспортной нишей в АТР, эффективно реализовал свой потенциал?

Дальний Восток должен иметь высокоразвитую транспортно-логистическую систему, включающую дорожную сеть, развитые порты и припортовые терминалы. Географическое положение позволяет региону зарабатывать на предоставлении транспортных услуг. Сейчас развитие транспортной системы юга Дальнего Востока осуществляется на базе обслуживания экспортных грузопотоков. Для повышения надежности перевозок предполагается создать международные транспортно-распределительные центры в узлах, обеспечивающих стыковку морского, воздушного и сухопутных видов транспорта, имеющих надежные каналы связи. В рамках этого формирования в Приморском крае планируется создать два логистических узла — Владивостокский и Находкинский.

Размещение транспортно-логистического комплекса «**Южный приморский терминал**» – Владивостокский узел запланировано в пос. *Новый*. Свободные площади, близость к железным и автомобильным дорогам, аэропорту, морским портам, пунктам пропуска на сухопутной границе делают участок идеальным. Здесь будет размещена крупная сортировочно-накопительная железнодорожная станция с пропускной способностью более 22 млн. т грузов. Мультимодальный терминал в числе прочего должен включать переработку рефрижераторных и опасных грузов, контейнерное депо, административные, инженерно-технические здания и сооружения, **таможенный пост**, парковочные площадки и многое другое. Строительство планируется осуществлять поэтапно, по мере увеличения пропускной способности существующих транспортных и инженерных коммуникаций, а также роста объема грузоперевозок.

Уникальное географическое положение Владивостока позволяет городу играть роль транспортного моста между Россией и Азиатско-Тихоокеанским регионом. А если учесть возможности Транссибирской магистрали и КВЖД, Североморского пути, а также полную загруженность Сингапура, Гонконга, Даляня и Пусана, то столица Приморья может стать «воротами» в Евразию со стороны Тихого океана.

Большие перспективы связывают со строительством логистического центра *Находкинско-Восточного транспортного узла* в окрестностях села *Хмыловка*. Через станцию Угловая Находкинский узел связан с Транссибирской магистралью, имеет выходы на приграничные станции Продеково, Махалино–Хунчунь.

Совсем скоро появится узловой транспортно-распределительный центр, обслуживающий контейнерные потоки в Приморском крае. Введение в строй центра позволит повысить загруженность Транссиба с сегодняшних 50 до 80 %, а грузооборот портов Приморского края — поднять до 80 млн. т.

Оттягивать создание транспортно-логистической системы южного Приморья нельзя, и это важнее простого участия в транспортных коридорах «Транссиб», «Приморье-1», «Приморье-2». В дополнение к логистической системе Приморья предполагается создать логистическую развилку в Хабаровском крае на базе Ванино–Советско-Гаванского узла.

Создание специализированных пунктов пропуска проводится и как акция для установления дополнительного порядка и обязательного **таможенного** оформления вывозимых и ввозимых грузов. Это позволит поднять сборы таможенных платежей.

В заключение следует отметить, что экономическая ситуация во всём береговом хозяйстве Тихоокеанской России отнюдь не идеальна. Портовых мощностей хватает, но они должным образом не загружены. Возможности тихоокеанских портов остаются недоэксплуатированными, неиспользуемые мощности портов Дальнего Востока составляют около 25 млн. т грузооборота.

Условия рыночной экономики и проводимые реформы существенно изменили порядок работы транспорта и характер спроса на его услуги. Структурная перестройка портов в наращивании грузооборота требует технического обновления, развития терминальных мощностей и железнодорожных подходов, создания центров логистики, а также развития связи и информатики.

История показала, что морское побережье с удобными для портостроительства бухтами становится не просто одним из мест удобного расположения транспортных узлов, но и важнейшей зоной многопрофильного развития экономики, а сами порты превращаются в центры развития предпринимательства и привлечения рабочей силы.

Учитывая перспективный экономический рост внутри страны, подъем отечественного производства и планы по интеграции в азиатскую транспортную систему, Дальний Восток обладает уникальными возможностями для расширения деятельности морских портов. Разработка стратегии развития морских портов в рамках реализации программы «Возрождение торгового флота» предполагает развитие перегрузочных мощностей в 12 дальневосточных морских портах: Владивосток, Находка, Восточный, Посыет, Ванино, Магадан, Корсаков, Холмск, Шахтерск, Петропавловск-Камчатский, Корф и Беринговский.

Е.Л. ЮФЕРЕВА

Контроль таможенной стоимости после выпуска: необходимость учёта внутренних и внешних факторов

В современном таможенном законодательстве и отдельных звеньях управления таможенных органов деятельность по контролю таможенной стоимости (КТС), в том числе и после выпуска товара, рассматривается автономно — как функция только отдела таможенного оформления и таможенного контроля (ОТОиТК) таможенного поста и отдела контроля таможенной стоимости (ОКТС) таможни, за редким исключением — как функция отдела таможенной инспекции (ОТИ) таможни при контроле после выпуска. Исходя из этого считается, что эффективность КТС зависит только от усилий таможенных инспекторов подразделений ОТОиТК и ОКТС, и то, что эта эффективность невысока, связано не с тем, что подразделения, осуществляющие таможенный контроль в области таможенной стоимости, неграмотно работают или не прилагают должных усилий, ведь по всей вертикали «пост-таможня-РТУ» осуществляются общее методическое руководство, последующий и ведомственный контроль решений, служебные проверки и т. д. Низкая эффективность результатов контроля в области таможенной стоимости обусловлена тем, в что современной системе контроля таможенной стоимости не учтен тот факт, что любая организация в современном мире представляет собой открытую систему и на эффективность ее деятельности в целом или отдельных ее звеньев влияет внешняя среда.

Для эффективного выполнения управленческих функций необходимо понимать действие этих внешних переменных. Несомненно, внутренние факторы (задачи и технологии, структура, люди в организации) требуют влияния руководства организации в целях успешного функционирования и повышения эффективности достижения целей, однако современным организациям

ЮФЕРЕВА Евгения Леонидовна — главный государственный таможенный инспектор отдела контроля таможенной стоимости Дальневосточного таможенного управления (г. Владивосток).

приходится приспосабливаться к изменениям во внешнем окружении и соответственным образом осуществлять изменения внутри себя. То есть в управлении необходим системный подход, который позволяет руководителю рассматривать свою организацию как целостность, состоящую из взаимосвязанных частей, в свою очередь опутанных связями с внешним миром (рис. 1).

Анализ существующего комплекса контроля таможенной стоимости в таможенных органах на основе системного подхода в управлении показывает, что эффективность функционирования комплекса КТС зависит как от внутренних переменных таможенной организации, так и от внешних факторов. Необходимо переходить к разработке и принятию таких мер, когда таможенная организация эффективно реагирует или влияет и на внутренние, и на внешние факторы, применяя в своей деятельности инструменты, способствующие уменьшению негативного влияния отрицательных внешних факторов на эффективность собственного функционирования в области КТС.



Рис. 1. Организация, ее внешняя и внутренняя среда

Внутренние факторы, влияющие на функционирование системы КТС:

1) **цели** (генеральная цель — соблюдение законности деятельности по КТС и поддержание эффективности разработанных тарифных мер государственного регулирования);

2) **задачи** (соблюдение точности и достижение высокой скорости в ходе контроля таможенной стоимости при учете фискальной направленности определения таможенной стоимости);

3) материальные и информационные ресурсы таможенной организации (программные средства, базы данных, оснащенность компьютерами, оргтехникой, средствами связи, зданиями);

4) организационно-структурное построение таможенных организаций (по функциональному и иерархическому принципу);

5) технологии и процедуры, используемые в процессе контроля таможенной стоимости;

6) кадровый состав, мотивация персонала, компетентность должностных лиц, принимающих решения о КТС.

К внешним факторам прямого действия следует отнести:

1) национальное и международное законодательство по определению и контролю таможенной стоимости (устанавливающее полномочия и ограничения для таможенных органов и участников ВЭД в области КТС);

2) наличие судебных органов, имеющих полномочия оценивать решения, принятые таможенными органами;

3) прокуратура, осуществляющая надзор за законностью действий таможенных органов;

4) участники ВЭД, являющиеся поставщиками «сырья», необходимого для процесса КТС, и выступающие как одна из категорий потребителей данного процесса;

5) потребители результатов деятельности по КТС — общество в целом и его части, получающие на выходе процесса КТС итоговую стоимость иностранных товаров, поступающих на внутренний рынок Российской Федерации (производители идентичных товаров, потребители иностранных товаров, государство как получатель таможенных платежей, граждане, получающие блага от государства через перераспределение поступивших в федеральный бюджет таможенных платежей, непосредственно участники ВЭД, являющиеся собственниками оформляемого товара).

Эффективность системы КТС как метасистемы зависит от способности изменить внутренние факторы под влиянием информации о состоянии внешних факторов. Результаты судебной практики, оценивающей деятельность таможни с точки зрения законности принимаемых решений по КТС, должны влиять на персонал, технологию работы с целью преобразовать эти внутренние переменные в том направлении, которое указывает судебная практика (например, судом отменяются решения о корректировке таможенной стоимости,

принятые с нарушением законодательно установленных сроков, реакцией на такое состояние внешней среды должно стать пристальное внимание руководства и личного состава таможенных органов к полному соблюдению установленных технологий контроля, в том числе и временных периодов).

Под поставщиками понимаются участники ВЭД, вводящие в систему таможенного контроля документы, сведения, информацию о товарах, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации. Документы и сведения являются основным ресурсом, подвергающимся в процессе таможенного контроля (на его документальном этапе) переработке, и основным входом процесса КТС (рис. 2).

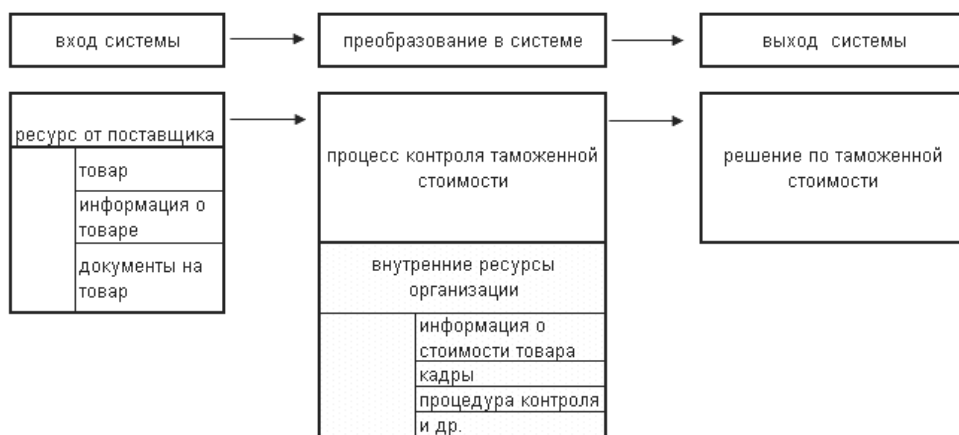


Рис. 2. Процесс работы организации «вход–преобразование–выход»

Одна из характеристик «поставщиков» — участников ВЭД, влияющая на результативность, эффективность процесса контроля таможенной стоимости — *добросовестность, которая отражает степень соответствия вводимых в систему документов и сведений о товаре их истинному содержанию.*

Анализ внешней для процесса контроля таможенной стоимости среды, по совокупности имеющейся в открытых источниках информации (были изучены материалы программных документов Правительства РФ, ФТС России, публикации периодических изданий, материалы Интернет-форумов, информационных сайтов, системы КонсультантПлюс), показывает широкий *размах практики занижения таможенной стоимости и устойчивости данного явления в сфере перемещения товаров через таможенную границу РФ. Подделка документов о стоимости товара является не исключением в практике таможенного оформления, а, к сожалению, правилом.* Но без учета данного фактора внешней среды в системе контроля таможенной стоимости его результаты так и будут оставаться неудовлетворительными. Обратимся к практике.

В ДВТУ был проведен ведомственный контроль за выполнением решения таможенного поста о принятии заявленной стоимости японских автомобилей.

Изучение всех обстоятельств совершения сделки показало, что в контракте было оговорено обязательство иностранного контрагента предоставить вместе с импортируемыми автомобилями аукционные листы на каждый автомобиль. Согласно условиям продажи японская сторона имеет выход на многие японские аукционы и продает контрагенту в РФ автомобили по цене, равной согласованной с российской стороной аукционной цене автомобиля. После покупки и формирования партии автомобилей японский контрагент направляет автомобиль и аукционный лист российскому покупателю. По представленному к таможенному оформлению вместе с автомобилем аукционному листу таможенный орган может идентифицировать автомобиль согласно указанным в листе сведениям (название аукциона, номер лота, номера номерных агрегатов и др.), найти и проверить его цену в открытой для общего доступа аукционной статистике (на интернет-сайтах). Имеющаяся в распоряжении таможенного органа информация открытого доступа (аукционная статистика) в рассматриваемом случае служит источником проверочной информации при контроле таможенным органом таможенной стоимости ввезенных автомобилей. Достоверность такой информации подтверждается следующим: 1) информация формируется непосредственно продавцом — аукционом; 2) она признана и используется подавляющим большинством российских компаний, занимающихся покупкой автомобилей на японском рынке.

При анализе пакета документов специалистами ДВТУ установлены признаки того, что представленные декларантом документы и сведения не достоверны. А это согласно п. 5 ст. 323 Таможенного кодекса РФ является основанием для принятия решения о несогласии с избранным методом определения таможенной стоимости товаров. А именно:

- аукционные листы, подтверждающие таможенную стоимость, поддельны (сопоставление результатов почерковедческой экспертизы показало, что аукционные листы заполнены одним лицом, тогда как они должны оформляться как минимум двумя лицами, так как представлены с двух разных независимых аукционов — JU и USS) и, следовательно, не содержат достоверных сведений;

- при проверке сведений, содержащихся в аукционном листе (об автомобиле и его реализации), установлено, что в аукционной статистике по указанному в поддельном аукционном листе номеру лота невозможно найти автомобиль, а следовательно, подтвердить данными из открытых источников информации соответствие заявленных качественных характеристик автомобиля и его цены качественным характеристикам, определенным аукционом, и официальной аукционной цене при первой продаже на рынок. Однако такое заключение было оспорено декларантом, и суд вынес решение в пользу участника ВЭД.

Таким образом, окончательно была принята заявленная таможенная стоимость партии японских автомобилей. Но решение суда и принятое во ис-

полнение него решение таможенного органа не отражают реальной картины и не достигают цели КТС — законности действий и эффективности применения тарифа. После выпуска отделом ОКТС ДВТУ непроцессуальным путем установлены факты, доказывающие недостоверность сведений о таможенной стоимости автомобилей. По запросу с аукциона USS были получены копии подлинных аукционных листов по некоторым автомобилям. Данные листы по номеру лота отличаются от представленных декларантом поддельных аукционных листов. По номерам лотов, указанных в подлинных аукционных листах, и данным аукционной статистики была установлена фактическая стоимость реализации автомобилей, которая существенно превышает их заявленную стоимость. В результате неформальной переписки с иностранным поставщиком было дополнительно установлено, что автомобили ниже аукционной стоимости он не продает, а наоборот, в цену реализации закладывает другие накладные расходы и собственную прибыль.

На практике установить такие признаки недостоверности, применяя только метод документального контроля входящих документов и сведений о товаре, невозможно, ибо товар проходит таможеню со «вторым» комплектом документов и по той цене, которая нужна участнику ВЭД, а не по его реальной цене¹.

Несмотря на свою примитивность, схема «двойных» инвойсов не может быть разрушена таможенными органами без изменения в системе контроля таможенной стоимости. Необходимо от «чистого» документального контроля перейти к комплексному методу — осуществлению контроля в области таможенной стоимости с привлечением всех эффективных методов контроля. Следует как можно быстрее сформировать систему полноценного и всестороннего контроля стоимостных характеристик внешнеторговых поставок после выпуска, пока под давлением «вторых» комплектов документов и осознания бессильности действующего «документального» подхода к контролю таможенной стоимости роль таможенных органов не свелась к простому учету и регистрации стоимости товаров на границе.

В связи с этим предлагаем в построении системы КТС учесть такой фактор внешней среды, как «поставщики», и такую его характеристику, как добросовестность.

Каковы же предпосылки для осуществления комплексного подхода в системе контроля таможенной стоимости?

1. Документальный контроль не позволяет на этапе таможенного оформления выявить фальсификацию инвойса. В настоящее время порядок опреде-

¹ См. раздел 6 Пояснительной записки к Плану действий ФТС России по реализации Концепции развития таможенных органов Российской Федерации на 2006–2010 гг. Идентифицирована общегосударственная проблема «Заявление недостоверных сведений о таможенной стоимости ввозимых на таможенную территорию Российской Федерации товаров недобросовестными участниками внешнеэкономической деятельности с целью минимизации подлежащих уплате таможенных платежей и, как следствие, непоступление денежных средств в федеральный бюджет».

ления таможенной стоимости базируется на ст. 7 ГАТТ ВТО, однако в нашей стране он принимает иные формы. Причина этому — полная непрозрачность внешнеторговых поставок. ФТС России признает, что более 70 % внешнеторговых контрактов и коммерческих документов создаются в России и уже после поступления товара на таможенную территорию². Ни для кого не секрет, что лишь малая доля российских внешнеторговых предприятий работает по законам мирового рынка, в условиях здоровой конкуренции и честного предпринимательства³. Остальные же занимаются тем, что любыми способами подгоняют свои показатели под таможенные контрольные показатели или, напротив, чувствуя полную безнаказанность, действуют в открытую. На практике однородные товары предъявляются к таможенному оформлению с разницей в стоимости в несколько раз.

2. Судебная практика таможен Дальневосточного региона подтвердила невозможность полноценного использования формируемой ФТС России базы ценовой информации для законной корректировки существенно заниженной таможенной стоимости в случае наличия у декларанта «чистого» комплекта коммерческих документов.

3. Мировое законодательство в области таможенной стоимости либерально на этапе таможенного оформления грузов, так как основано на широком применении методов постаудита и проповедует презумпцию добросовестности участников ВЭД. Благодаря этому в развитых странах используется метод определения таможенной стоимости по стоимости сделки с ввозимым товаром, а добропорядочность участников ВЭД и нормальная цивилизованная система бухгалтерского учета внешнеторговых компаний дают возможность эффективного применения метода аудита. В российской же практике постаудит часто не эффективен, из-за широкого распространения упрощена система бухгалтерского учета, в том числе и во внешнеторговой сфере.

4. Анализ законодательной базы и практики взаимодействия ОКТС ДВТУ и отдела международного делового сотрудничества ДВТУ показал, что отсутствуют полноценно действующие соглашения с основными контрагентами по вопросам обмена информацией о заявленных характеристиках партии товара в стране контрагента (реальная инвойсная стоимость). При их появлении таможенными органами Дальневосточного региона станет легче доказать фальсификацию. Например, действует соглашение с финнами об обмене информацией о стоимости товаров, его действие приносит свои результаты⁴, а на современном этапе развития таможенной службы России более эффективно информационное взаимодействие между таможенными администрациями контрагентов по линии правоохранительного блока.

² О направлении материалов относительно судебной практики по таможенной стоимости: письмо ФТС России № 15-101/23664 от 13.07.2005.

³ Финско-русская кооперация // Эксперт Северо-Запад. 2006. № 42. Режим доступа: www.expert.ru/printissues/northwest/2006/42/finsko_russkaya_kooperaciya/

⁴ См.: Таможенники Карелии и Финляндии активизируют правоохранительную деятельность [Электронный ресурс] // Пресс-служба Петрозаводской таможни от 10.04.2006. Режим доступа: http://www.gov.karelia.ru/News/2006/04/0410_07.html

5. Объем «серого» импорта постепенно уменьшается, но все еще остается очень значительным⁵.

6. Реальные денежные переводы за товар идут по не фиксируемому и не контролируемым таможенными органами путям — через переводы физических лиц, поэтому не поддаются учету в рамках системы КТС⁶.

7. Таможенной системой РФ во внешнеэкономической сфере нарабатан опыт по изменению мотивации участников процесса перемещения товара (результаты конфискации незаконно оформленных поставок сотовых телефонов)⁷.

Для формирования эффективной системы контроля таможенной стоимости предлагается применять комплексный подход, привлекая таможи, которые способны вместе эффективно выполнить поставленную задачу. Для этого необходимо сместить акцент на проведение углубленного контроля после выпуска поставок «проблемных» участников ВЭД, заявляющих стоимость своих товаров значительно ниже стоимости идентичных товаров, и перейти к работе на единый результат нескольких подразделений по типу существовавшего порядка действий структурных подразделений таможенных органов при проведении таможенного контроля таможенной стоимости товаров (приказ ГТК России № 391 от 12.05.2000, отмененный по формальному основанию — в целях упорядочения работы по сбору статистической отчетности о деятельности таможенных органов Российской Федерации).

Необходима также разработка аналогичного по концепции Типового положения по взаимодействию ОКТС, ОТИ и оперативного блока таможн (оперативной таможни) при проведении контроля таможенной стоимости товаров после выпуска в целях повышения эффективности системы контроля таможенной стоимости. Необходимость возникновения такого взаимодействия обусловлена тем, что на сегодняшний день исчерпан арсенал доступных в рамках компетенции ОКТС мер по корректировке заниженной таможенной стоимости. ОКТС, помимо прямых, выполняет еще и ряд несвойственных ему функций по доказыванию недостоверности представляемых документов (назначение почерковедческих экспертиз, инициирование запросов иностранным контрагентам с целью выяснить реальные торговые отношения и схемы взаимодействия контрагентов).

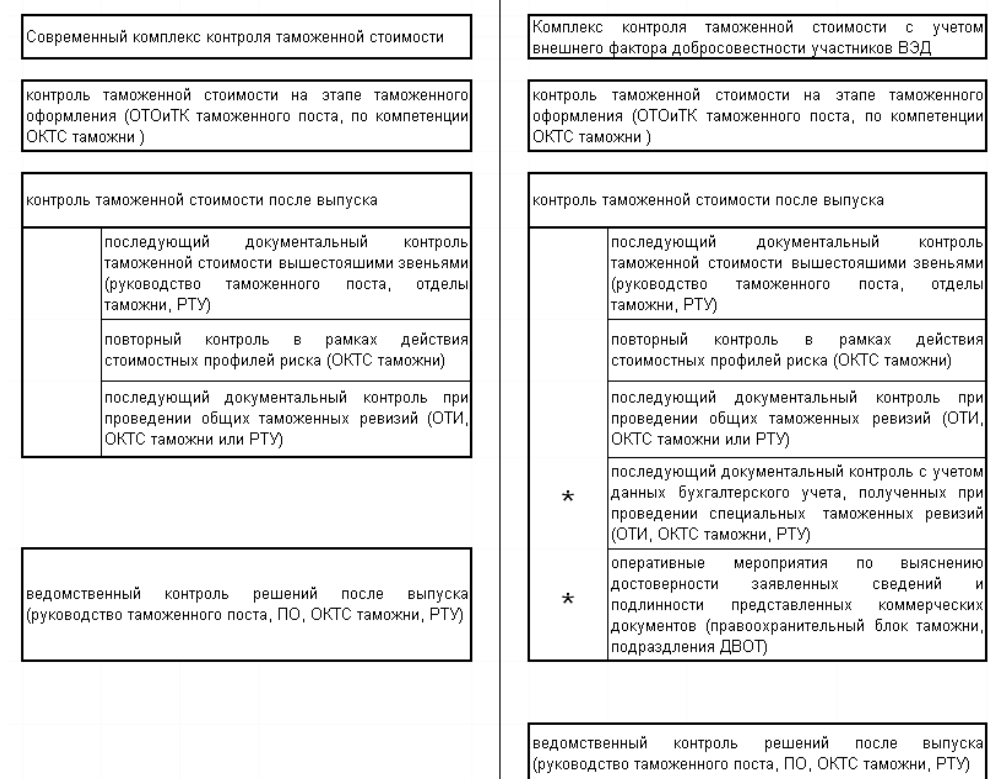
В функции ОКТС по такому Типовому положению должны входить подготовка аналитических материалов о деятельности участника ВЭД, значительно занижающего таможенную стоимость, с изучением всех ценообразующих факторов, проведение сравнительного анализа заявленной стоимости и стоимости идентичных товаров на рынке РФ. При подготовке материалов должно быть акцентировано внимание на вопросы, требующие проверки ОТИ.

⁵ Серый импорт душит бюджет // Деловой Петербург. 2006. 25 окт.

⁶ В Китай ушел \$ 2,5 млрд // Business & FM. 2007. 10 июля.

⁷ Вы еще не белые? Они уже идут к вам // SmartMoney. 2006. № 5. 10 апр. Режим доступа: <http://www.smoney.ru/article.shtml?2006/04/10/334>.

Участие ОТИ по такой схеме — проведение по материалам ОКТС проверки после выпуска (таможенная ревизия). Правоохранительный блок по результатам деятельности ОКТС и ОТИ подключается к проверке и осуществляет запросы в таможенные органы иностранных государств (рис. 3).



* Процедуру необходимо внедрить

Рис. 3. Необходимые преобразования в системе контроля таможенной стоимости, вызванные влиянием внешней среды

Возможные минусы такой схемы действий обусловлены и недостатком опыта у ОТИ и правоохранительного блока в сфере исполнения по КТС. Но работа в команде преследует единую общегосударственную цель — поддержание законности в таможенном деле и эффективности таможенного регулирования⁸. А при участии специалиста ОКТС специфические вопросы должны быть переадресованы ему, как того требует принцип специализации труда.

⁸ Материалы к заседанию Правительства РФ от 13.04.06 по 2 вопросу «Об основных направлениях таможенной политики на 2007–2009 годы», раздел «Таможенная политика в части, касающейся определения таможенной стоимости».

Существует и риск, когда внедрение на постоянной основе подобного комплекса проверочных мероприятий даст повод таможенным постам формально осуществлять контроль таможенной стоимости. Поэтому в случаях, когда у таможни имеются основания для отказа декларанту в применении использованного им метода определения таможенной стоимости, должно быть принято решение о корректировке таможенной стоимости. Данный процесс необходимо контролировать ОКТС таможен, используя механизм ведомственного контроля с применением соответствующих мер воздействия на нарушивших технологии контроля должностных лиц таможенных постов.

Положительные результаты применения комплексного подхода, выражающиеся в проведении корректировок таможенной стоимости после выпуска по результатам таможенных ревизий со значительными доначислениями таможенных платежей или в заведении уголовных дел по фактам уклонения от уплаты таможенных платежей при использовании схем «двойных» инвойсов⁹, при одновременном широком освещении данных результатов в средствах массовой информации, позволят сформировать в сознании участников ВЭД ощущение «неотвратимости и серьезности наказания» за противоправные махинации со стоимостью товара, что заставит их перейти на нормальные схемы таможенного оформления. Результаты комплексного подхода, разоблачающие двойной документопоток, должны также развеять сомнения у судебных инстанций, до сих пор не принимающих доводы таможенных органов о том, что безосновательное расхождение заявленной стоимости с мировой рыночной стоимостью идентичного товара является признаком ее недостоверности и может служить основанием для корректировки. Это усилит позицию таможенных органов в области законности принимаемых решений о корректировке таможенной стоимости.

⁹ По материалам статьи «Двойные инвойсы» от 31.05.2006, помещенной на сайте «Таможенный компьютерный сервис» Мурманской таможней по фактам фальсификации инвойсов (сведения получены от финской стороны) и неуплаты таможенных платежей возбуждено уголовное дело по ч. 1 ст. 188 УК РФ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.tks.ru/crime/2006/05/31/06.5> Серый импорт душит бюджет // Деловой Петербург. 2006. 25 окт.

Л.Г. СТАРОКОЖЕВА, Е.В. ЛАРЬКИНА

Определение финансовой устойчивости отрасли: проблемы построения динамической модели

Оценка финансового состояния и финансовой устойчивости является важным рычагом управления промышленным предприятием, главным показателем успешности его экономической деятельности, базой для принятия решений по развитию и совершенствованию функционирования предприятия. Финансовое состояние отражает конечные результаты деятельности организации, которые значимы для менеджеров, деловых партнеров, акционеров, кредиторов, потенциальных инвесторов, поставщиков, налоговых органов.

Анализ финансовых результатов деятельности предприятия имеет наибольшую ценность с точки зрения возможности прогнозирования. В этой связи каждый из показателей, характеризующих финансовую устойчивость предприятия, должен рассматриваться в динамике. Вычисление таких динамических характеристик, как то: абсолютный прирост, коэффициент роста, коэффициент прироста, темп роста, темп прироста (вычисленные как базисным, так и цепным способами), абсолютное значение одного процента прироста помогает рассмотреть изменяемость финансовых показателей в динамике, а также выявить тенденцию в их вариации. Следовательно, позволяет менеджеру не только выявить факторные признаки, влияющие на вариацию финансовой устойчивости как результативного признака, но и повлиять на этот процесс. Сознательно конструируя и контролируя динамику показателей, можно не только определить направление вариации финансовых показателей деятельности предприятия, но и управлять этим движением для достижения поставленных целей.

Регрессионную модель зависимости финансовой устойчивости от факторных признаков, а также процедуру выявления названных признаков мы полагаем построить, применяя метод управления запасами. Финансовые показатели

СТАРОКОЖЕВА Лариса Геннадьевна — доцент кафедры информатики и информационных таможенных технологий Владивостокского филиала Российской таможенной академии.

ЛАРЬКИНА Елена Викторовна — кандидат педагогических наук, доцент кафедры информатики и информационных таможенных технологий Владивостокского филиала Российской таможенной академии.

деятельности предприятий мы рассматриваем после проведения группировки статистических данных финансовых отчетов предприятий по отраслям.

Рассмотрим процедуру построения динамической модели определения финансовой устойчивости по базе данных предприятий пищевой промышленности Приморского края.

Группа показателей финансовой устойчивости промышленного предприятия является результатом взаимодействия многих данных таких документов, как «Баланс предприятия», «Отчет о финансовых результатах и их использовании», «Приложение к балансу». В этой связи мы строим многофакторную регрессионную модель. Корреляционный анализ наряду с регрессионным помогают исследователю выявить наиболее значимые факторные признаки и охарактеризовать тесноту и направление связи между переменными.

Динамические ряды представим в виде таблицы. В столбцах расположим данные бухгалтерского баланса, в строках – статистические данные за период 2003–2006 гг., причем данные каждого отчетного года приводятся в двух видах: на начало года и на конец года. При проведении корреляционного анализа нами было выявлено, что из рассмотрения необходимо исключить следующие статьи баланса: денежные средства, отложенные налоговые активы, дебиторскую задолженность, краткосрочные финансовые вложения, долгосрочные кредиты и займы, отложенные налоговые обязательства, краткосрочные кредиты и займы, а также кредиторскую задолженность, так как одним из методов отбора факторных признаков является деление их на основные и дополнительные.

Факторными признаками (x_{ij}) остаются следующие:

- нематериальные активы;
- основные средства;
- незавершенное строительство;
- доходные вложения в материальные ценности;
- долгосрочные финансовые вложения;
- прочие внеоборотные активы;
- сырье, материалы и другие аналогичные ценности;
- животные на выращивании и откорме;
- затраты в незавершенном производстве;
- готовая продукция и товары для перепродажи;
- товары отгруженные;
- расходы будущих периодов;
- прочие запасы и затраты;
- налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям;
- прочие оборотные активы;
- уставный капитал;
- добавочный капитал;
- резервный капитал;
- нераспределенная прибыль (непокрытый убыток);
- прочие долгосрочные обязательства;
- задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов;

доходы будущих периодов;
прочие краткосрочные обязательства.

Результативным признаком (y) примем коэффициент покрытия или текущей ликвидности, который рассчитывается как отношение всех оборотных средств (за вычетом расходов будущих периодов) к сумме срочных обязательств (сумма кредиторской задолженности и краткосрочных кредитов): $K_{мл} = A_o / (H + M)$, где H — кредиторская задолженность и прочие пассивы; M — краткосрочные кредиты и займы; A_o — оборотные активы. Количество строк в таблице зависит от количества уровней ряда динамики. Для удобства обработки данных таблицы представим показатели баланса как элементы матрицы (табл. 1). Показатель x_{ij} представляет собой значение j -того признака на i -том объекте.

Таблица 1

Исходные данные финансовой отчетности отрасли

	Y	X_1	X_2	X_3	....	X_n
Y_1	0,851222	44662	1626867	420314	....	4541
Y_2	0,890983	41838	1922248	259415	....	38803
Y_3	0,880271	4881	2465024	375938	....	40700
Y_4	0,978625	4958	2661995	380027	....	16134
Y_5	0,975795	10150	2168764	317581	....	22957
Y_6	1,132567	10077	2131369	284637	....	31034
Y_7	1,141468	4924	1712760	194359	....	93011
....
Y_m	1,161986	35595	2322683	821680	....	156171

Для определения наименее значимых факторных признаков и скорейшего удаления их из многофакторной регрессионной модели рассмотрим на статистическом графике пары: результативный признак y и факторный признак x_i . Производим средствами Excel ранжирование с ключом результирующего признака и строим график для каждой пары x_i и y . Добавляем на график уравнение линии тренда и величину достоверности аппроксимации R^2 . Используем линейный тренд, так как именно линейная модель парной регрессии имеет в нашем примере наибольшее значение достоверности аппроксимации R^2 . Величина R^2 показывает количество процентов колебаний y , которое может быть выражено линейной моделью зависимости от x_i . Значение R^2 — это число от 0 до 1, характеризующее близость значений линии тренда к фактическим данным. Линия тренда наиболее соответствует действительности, когда значение R^2 близко к 1. Величина R^2 также называется квадратом смешанной корреляции. Чем ближе R^2 к 1, тем меньше роль неучтенных в модели факторов и тем больше оснований полагать, что параметры регрессионной модели отражают степень эффективности включенных в нее факторов. Таким образом, зная значение R^2 , мы имеем возможность определить связь между факторным и результативным признаками.

Вышеописанный алгоритм покажем на рисунке.

y	x2
0,851222	1626867
1,141468	1712760
0,890983	1922248
1,132567	2131369
0,975795	2168764
1,161986	2322683
0,880271	2465024
0,978625	2661995

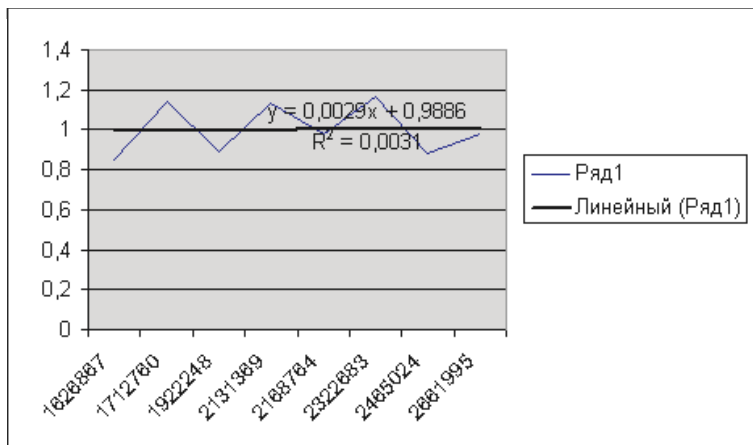


Диаграмма зависимости y от x_2

Значение коэффициента $R^2=0,031$, это означает, что факторный признак x_2 (основные средства) слабо связан с результативным признаком — коэффициентом текущей ликвидности ($R < 0,7$) и его можно не учитывать при построении уравнения множественной регрессии.

На следующем этапе строим матрицу парных коэффициентов корреляции средствами Microsoft Excel, используя функцию КОРРЕЛ(). Парные коэффициенты корреляции также показывают зависимость результативного признака от вариации факторных. В первом столбце матрицы (пример см. ниже) находятся значения парных коэффициентов корреляции между x_i и y . Сильную зависимость показывают те факторные признаки, для которых коэффициент парной корреляции больше 0,7. В остальных столбцах матрицы находятся значения парных коэффициентов корреляции, показывающих тесноту связи между факторными признаками x_i и x_j . Многофакторная регрессионная модель может быть признана качественной только при условии отсутствия мультиколлинеарности, т. е. взаимозависимости факторных признаков x_i и x_j . Мультиколлинеарность отсутствует, если все коэффициенты парной корреляции меньше 0,8. Мультиколлинеарность приводит к искажению величины параметров модели. Фрагмент матрицы, содержащий парные коэффициенты корреляции всех (23) факторных признаков с результативным признаком, представлен ниже (табл. 2).

Таблица 2

Матрица парных коэффициентов корреляции

	y	x1	x2	x3
y	1,00	-0,29	0,05	0,24
x1	-0,29	1,00	-0,47	0,41
x2	0,05	-0,47	1,00	0,34
x3	0,24	0,41	0,34	1,00
x4	0,70	0,12	0,04	0,62
x5	0,10	0,11	-0,59	-0,35
x6	-0,78	0,48	-0,27	-0,13

Из данного фрагмента видно, что признаки x_1, x_2, x_3, x_5 показывают слабую взаимосвязь с y и не могут быть включены в уравнение регрессии. Это нематериальные активы, основные средства, незавершенное строительство, долгосрочные финансовые вложения и т. д. Признаки x_4, x_6 , напротив, тесно связаны с коэффициентом текущей ликвидности, показывающим, в какой степени текущие активы покрывают краткосрочные обязательства. В нашем примере после исключения слабых переменных и явления мультиколлинеарности остаются только представленные в табл. 3 факторные признаки — матрица парных коэффициентов корреляции.

Таблица 3

Матрица парных коэффициентов корреляции

	y	x_4	x_7	x_{10}	x_{11}	x_{17}
y	1	0,699	0,921	0,879	-0,800	-0,634
x_4	0,699	1	0,576	0,356	-0,725	-0,220
x_7	0,921	0,576	1	0,794	-0,560	-0,421
x_{10}	0,879	0,356	0,794	1	-0,656	-0,783
x_{11}	-0,800	-0,725	-0,560	-0,656	1	0,634
x_{17}	-0,634	-0,220	-0,421	-0,783	0,634	1

Таким образом, на величину, характеризующую общую обеспеченность предприятий оборотными средствами для ведения хозяйственной деятельности и своевременного погашения краткосрочных обязательств, тесно влияют: доходные вложения в материальные ценности; сырье, материалы и другие аналогичные ценности; готовая продукция и товары для перепродажи; товары отгруженные; заметно влияет добавочный капитал.

В ходе построения многофакторной модели рассчитываем совокупный коэффициент корреляции, который показывает степень совокупного влияния всех факторных признаков на вариацию результативного признака. Значение совокупного коэффициента корреляции определяется по формуле: $R_k^2 = 1 -$ В нашем случае совокупный коэффициент корреляции равен 0,987, что говорит о высокой тесноте связи.

Ряды динамики обладают следующей особенностью. Соседние или отстоящие друг от друга на временной лаг уровни ряда динамики могут оказаться взаимозависимыми. Это явление носит название автокорреляции (это взаимосвязь между уровнями, существующая в значительной части рядов динамики). Различают: автокорреляцию в наблюдениях за одной или более переменными; автокорреляцию ошибок или автокорреляцию в отклонениях от тренда; и измеряют несколькими способами. Один из них осуществляется при помощи нециклического коэффициента автокорреляции (который может быть рассчитан между уровнями, сдвинутыми на временной лаг L): $r_a = \frac{\overline{y_t \cdot y_{t+1}} - \overline{y_t} \cdot \overline{y_{t+1}}}{\sigma_{y_t} \cdot \sigma_{y_{t+1}}}$

1	r_{01}	r_{02}	...	r_{0k}
r_{10}	1	r_{12}	...	r_{1k}
r_{20}	r_{21}	1	...	r_{2k}
...
r_{k0}	r_{k1}	r_{k2}	...	1

Решая систему уравнений методом обратной матрицы, получаем значения параметров уравнения регрессии: $a_0 = 0,6504$, $a_4 = 0,0008$, $a_7 = 0,0015$, $a_{10} = 0,0027$, $a_{11} = -0,0001$, $a_{17} = -0,0001$. Параметры уравнения a_4 , a_7 , a_{10} , a_{11} , a_{17} показывают скорость изменения результивного признака при вариации соответственных факторных признаков, параметр a_0 показывает начальное значение результивного признака при нулевых значениях всех факторных.

Проверка адекватности модели начинается с проверки статистической значимости каждого параметра уравнения регрессии с помощью t -критерия Стьюдента: $t_p = \frac{|a_j|}{\sqrt{\sigma_{a_j}^2}}$, где $\sigma_{a_j}^2$ — дисперсия i -того параметра, при этом $\sigma_{a_i}^2 \approx \frac{\sigma_Y^2}{k}$, σ_Y^2 — дисперсия результивного признака; k — число факторных признаков в уравнении. Параметр модели признается статистически значимым, если $t_p > t_{кр.}(\alpha; \nu = n - k - 1)$, где α — уровень значимости критерия проверки гипотезы о равенстве нулю параметров, измеряющих связь, т. е. статистическая существенность связи утверждается при отклонении нулевой гипотезы об отсутствии связи; $\nu = n - k - 1$ — число степеней свободы, которое характеризует число в нашем примере уровней ряда динамики ($k=5$, $n=8$).

Проверяем значимость коэффициентов, используя обратный метод, т. е. исключение факторов, ставших незначимыми на основе t -критерия Стьюдента.

Таблица 5

Проверка значимости коэффициентов на основе t -критерия Стьюдента

	t расчетное
a_0	4,103
a_4	18,318
a_7	11,619
a_{10}	6,685
a_{11}	3,184

В правом столбце табл. 5 приводится tp — расчетное значение для проверки устойчивости параметров уравнения регрессии по t -критерию Стьюдента. Уровень значимости берем 0,05. Табличное значение $t_{кр}=4,303$. Все коэффициенты по Стьюденту больше табличного, поэтому все коэффициенты значимые. $\nu = n - k - 1$ — число степеней свободы, которое характеризует число свободно варьирующих элементов совокупности ($k=5$, $n=8$).

Проверка адекватности всей модели осуществляется с помощью расчета F -критерия Фишера и величины средней ошибки аппроксимации $\bar{\varepsilon}$ по формулам:

$$F = \frac{\frac{1}{k+1} \sum \bar{Y}_k^2}{\frac{1}{n-k-1} \sum (Y_i - \bar{Y}_k)^2}; \quad \bar{\varepsilon} = \frac{1}{n} \sum \frac{|Y - \bar{Y}_k|}{\bar{Y}_k} \cdot 100.$$

Если $F_p > F_\alpha$, то гипотеза о несоответствии заложенных в уравнение регрессии связей, реально существующих, отвергается. Величина F_α определяется по таблицам на основании величины $\alpha=0,05$ или $\alpha=0,01$ и числа степеней свободы:

$v_1=k+1$; $v_2=n-k-1$. Значение средней ошибки аппроксимации не должно превышать 12–15%.

При проверке адекватности уравнения регрессии исследуемому процессу возможны несколько вариантов.

1. Построенная модель на основе ее проверки по F-критерию Фишера в целом адекватна, и все коэффициенты регрессии значимы. Такая модель может быть использована для принятия решений к осуществлению прогнозов.

2. Модель по F-критерию Фишера адекватна, но часть коэффициентов регрессии незначима. В этом случае модель пригодна для принятия некоторых решений, но не для производства прогнозов.

3. Модель по F-критерию Фишера адекватна, но все коэффициенты регрессии незначимы. Поэтому модель полностью считается неадекватной. На ее основе не принимаются решения и не осуществляются прогнозы. Значение F_p для нашей модели получилось равным 4154,415. Табличное значение F_α при $\alpha=0,05$ равно 19,33. Итак, $F_p > F_\alpha$ при $\alpha=0,05$. Вывод: построенная модель на основе ее проверки по F-критерию Фишера в целом адекватна, и все параметры уравнения регрессии значимы. Такая модель может быть использована для принятия решений к осуществлению прогнозов.

Находим ошибку аппроксимации. Она равна 1,24 %. Ошибка отклонения остатков незначительна, что подтверждает высокое качество построенной линейной модели множественной регрессии.

Получаем уравнение регрессии в виде:

$$Y = 0,6504 + 0,0008x_4 + 0,0015x_7 + 0,0027x_{10} - 0,0001x_{11} - 0,0001x_{17}.$$

Согласно уравнению регрессии средствами Excel получаем расчетные значения результативного признака — коэффициента текущей ликвидности (табл. 6). С 2003 по 2006 г. значение коэффициента текущей ликвидности увеличилось с 0,8314 до 1,1460, что свидетельствует о повышении финансовой устойчивости предприятий пищевой отрасли Приморского края.

Таблица 6

Уравнение регрессии средствами Microsoft Excel

y	a_0	a_4	x_4	a_7	x_7	a_{10}	x_{10}	a_{11}	x_{11}	a_{17}	x_{17}
0,8314	0,6504	0,0008	4,5410	0,0001	778,2720	0,0027	28,6638	-0,0001	42,0990	-0,0001	80,4487
0,9105	0,6504	0,0008	38,8030	0,0001	928,7290	0,0027	39,7024	-0,0001	48,5740	-0,0001	76,6724
0,8928	0,6504	0,0008	40,7000	0,0001	965,7870	0,0027	32,1586	-0,0001	52,8630	-0,0001	108,6112
0,9953	0,6504	0,0008	16,1340	0,0001	1462,5720	0,0027	49,5339	-0,0001	53,8650	-0,0001	92,9039
0,9596	0,6504	0,0008	22,9570	0,0001	1190,5540	0,0027	48,3572	-0,0001	53,8570	-0,0001	74,0817
1,1145	0,6504	0,0008	31,0340	0,0001	1479,1080	0,0027	86,0976	-0,0001	30,7090	-0,0001	59,4803
1,1627	0,6504	0,0008	93,0110	0,0001	1497,4420	0,0027	84,3657	-0,0001	30,0830	-0,0001	54,9695
1,1460	0,6504	0,0008	156,1710	0,0001	1572,8920	0,0027	55,9749	-0,0001	24,1950	-0,0001	78,9130

Зная рекомендуемое ограничение ($K_{\text{тл}} \geq 2$), подвергаем изменению значение факторного признака x_4 , оставляя при этом неизменными значения остальных

признаков. Продолжаем этот процесс до тех пор, пока коэффициент текущей ликвидности не станет равным 2. Аналогично подвергаем изменению значение факторного признака x_7 , оставляя при этом остальные без изменения. Таким образом, мы находим предельные значения факторных признаков, которые необходимо достичь, чтобы $K_{\text{тл}} \geq 2$ (табл. 7). Нетрудно видеть, что вариация отдельно рассматриваемых факторных признаков x_{11} , x_{17} незначительно влияет на вариацию результативного признака. Это обусловлено значениями параметров уравнения регрессии $11a = -0,0001$ и $17a = -0,0001$. В этой связи предлагаем варьировать значения одновременно всех факторных признаков, достигая значения $K_{\text{тл}} \geq 2$.

Таблица 7

**Предельные значения факторных признаков
для показателей финансовой устойчивости**

Факторный признак	Текущие значения факторных признаков	Предельные значения коэффициента текущей ликвидности	Предельные значения факторных признаков	Индивидуальный индекс изменения факторного признака	Абсолютное изменение факторного признака, млн. руб.
x_4	156,171	2,00014	1225	7,844	1068,829
x_7	1572,892	2,00141	7330	4,660	5757,108
x_{10}	559,749	2,00024	3750	6,699	3190,251
x_{11}	24,195	—	—	—	—
x_{17}	78,913	—	—	—	—

Из проведенных вычислений видим, что, для того чтобы пищевая отрасль стала платежеспособной, необходимо доходные вложения в материальные ценности увеличить в 7,8 раза, сырье и материалы — в 4,6 раза, готовую продукцию и товары для перепродажи — в 7 раз; товары отгруженные и добавочный капитал влияют на результат с очень малой скоростью, их во внимание не берем. Если менять одновременно значения трех факторных признаков (x_4 , x_7 , x_{10}), то для достижения $K_{\text{тл}} = 2,00159$, потребуется увеличение каждого на $\Delta = 173$ ед.

Аналогично решаем проблему построения регрессионной модели зависимости коэффициента абсолютной ликвидности от вариации исходных данных статей баланса и коэффициента восстановления (утраты) платежеспособности как результативных признаков. Коэффициент абсолютной ликвидности показывает, какая часть текущей задолженности может быть погашена в ближайшее к составлению баланса время и вычисляется по формуле $K_{\text{ал}} = B/(H+M)$, где B — денежные средства и краткосрочные финансовые вложения.

В ходе проведения корреляционно-регрессионного анализа для $K_{\text{ал}}$ было выявлено, что мультиколлинеарность «отбрасывает» все факторные признаки в модели за исключением x_9 (затраты в незавершенном производстве) и x_{10} (готовая продукция и товары для перепродажи), что свидетельствует о высоком уровне взаимозависимости факторных признаков, которые по своей экономической сути действительно тесно связаны. Отсюда для получения возможности оценки колебаний коэффициента $K_{\text{ал}}$ при вариации x_7 (сырье и материалы) построим модель

зависимости x_9 от наиболее тесно с ним связанного признака x_7 и затем через x_9 приходим к уравнению $y = a_0 + a_9 x_9 + a_{10} x_{10}$.

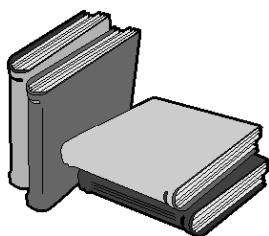
Из полученного за последние два года значения $K_{ал}$ видим, что оно удовлетворяет стандартным ограничениям ($0,2 \leq K_{ал} \leq 0,5$).

Коэффициент восстановления платежеспособности. $K_{вп}$ определяется как отношение расчетного коэффициента текущей ликвидности к его установленному значению. Расчетное значение коэффициента текущей ликвидности определяется как сумма фактического значения коэффициента текущей ликвидности на конец отчетного периода, и изменение значения этого коэффициента между окончанием и началом отчетного периода в пересчете на период восстановления платежеспособности установлен равным 6 месяцам. Если коэффициент восстановления платежеспособности, рассчитанный на период 6 месяцев, принимает значение больше 1, это свидетельствует о наличии реальной возможности **предприятия (отрасли)** стать платежеспособным: $K_{вп} = (K_{тл\ 2} + U/T(K_{тл\ 2} - K_{тл\ 1}))/2 \geq 2$, где $K_{тл\ 2}$, $K_{тл\ 1}$ — коэффициент текущей ликвидности соответственно на конец и на начало отчетного периода; U — период восстановления (утраты) платежеспособности; T — продолжительность отчетного периода.

Если в государственной организации (на предприятии) после составления бухгалтерского баланса значения указанных расчетных коэффициентов ниже установленных, то эта организация (предприятие) попадает под действие Закона о банкротстве со всеми вытекающими последствиями.

За последний год получено расчетное значение $K_{вп} = 1,607$. Нормальное ограничение его $K_{вп} \geq 1$. Следовательно, пищевая отрасль промышленности Приморского края за 6 месяцев может стать платежеспособной.

Таким образом, нами предложена идеальная динамическая модель управления финансовой устойчивостью на основе балансового анализа, применяя метод управления запасами.



НА КНИЖНУЮ ПОЛКУ

Ляпустин, С.Н. Безопасность жизнедеятельности в таможенных органах: учеб. пособие / С.Н. Ляпустин; Российская таможенная академия, Владивостокский филиал. — Владивосток: ВФ РТА, 2007. — 124 с.

Дается классификация и характеристика опасностей, основных систем и направлений безопасности жизнедеятельности. Рассматриваются особенности деятельности таможенных органов по обеспечению безопасности населения РФ.

Пособие предназначено для студентов Российской таможенной академии, обучающихся курсы «Безопасность жизнедеятельности», «Экология». Рекомендуются для обучения в системе профессиональной подготовки должностных лиц таможенных органов.

В 2001 г. издательством «Ворон» (г. Владивосток) была выпущена в свет книга «Владивостокская таможня 1901–2001. Краткий очерк истории». Юбилейное, красочно оформленное издание, содержащее ценные исторические материалы, при небольшом тираже расхodziлось по избирательному принципу, из рук в руки. Но память о великих событиях страны не может быть эксклюзивной. Поэтому в честь 63-й годовщины победы в Великой Отечественной войне мы посчитали возможным «позаимствовать» из этой книги главу о работе и службе таможенников Дальнего Востока в военные годы.

Дальневосточные таможенники накануне и в годы Великой Отечественной войны

Накануне второй мировой войны (на 1 июля 1939 г.) штатным расписанием в таможенных органах Дальнего Востока значилось 126 человек. Структура таможенных органов была крайне упрощена и выглядела следующим образом.

Во Владивостокской таможне — 44 чел.

В ее подчинении находились: Охотская (со штатом 1 чел.), Петропавловская-на-Камчатке (1 чел.), Александровская-на-Сахалине (6 чел.), Охинская (9 чел.).

Кроме того, на Охотско-Камчатском побережье предполагалось открыть 46 постов со штатом 65 чел.¹.

Таможенные посты на Охотско-Камчатском побережье обеспечивали таможенный контроль за ввозом оборудования и продовольствия на арендованные японскими промышленниками рыболовные участки. Их работа носила сезонный характер и продолжалась только в период путины. Для инструктирования временных таможенных постов в 1939 г. специально выделены 4 старших инспектора, обслуживавших основные промысловые районы. Начальник Владивостокской таможни получил право устанавливать им оклады в пределах сметы, но с учетом объема и сложности работы.

¹ Государственный архив Приморского края (ГАПК). Ф.149. Оп.8. Д. 3. Л. 19–20.

* Авторский коллектив книги «Владивостокская таможня 1901–2001. Краткий очерк истории»: Н.А. Беляева, А.В. Бенько, Л.А. Лаврик, В.Ф. Печерица.

1. Изменения в работе таможенных органов поставили достаточно остро вопрос повышения квалификации их сотрудников. Расходы на организацию учебы предусматривались ежегодно утвержденной ГТУ сметой административно-хозяйственных расходов. Так, в 1939 г. на организацию учебы по спецтехминимуму и иностранным языкам Владивостокской таможне было выделено 12 тыс. рублей². Вот как выглядела программа спецтехминимума 1939 г.:

1. Основы монополии внешней торговли	20 ч	5. Корабельное дело	10 ч
2. Импорт	10 ч	6. Почтовые операции	4 ч
3. Экспорт	6 ч	7. Пассажирские операции	10 ч
4. КИФ и снятие с экспорта	6 ч	8. Контрабандное дело	30 ч
		9. Таможенный тариф	4 ч
			<hr/>
			100 ч

528 часов выделялось на изучение иностранных языков. Причем группы комплектовались с учетом уровня знаний. Предполагалась также организация учебы по русскому языку, истории ВКП(б) и другим общеобразовательным предметам за счет партийных и профсоюзных организаций.

В 1940 – первой половине 1941 г. особое внимание уделялось повышению квалификации начальников и инспекторов сезонных таможенных постов на Охотско-Камчатском побережье. В целом курсы дали хорошие результаты. По итогам экзамена был издан особый приказ начальника Владивостокской таможни. Из 18 человек трое, благодаря продемонстрированным ими отличным знаниям, получили повышение по службе³.

В первой половине 1941 г. особое внимание по-прежнему было уделено подготовке и переподготовке работников отдаленных от материка таможенных органов. В апреле 1941 г. были организованы первые и вторые охотско-камчатские курсы для вновь принятых работников в объеме 114 часов, специальные курсы работников бухгалтерии и статистиков, а также «повышенный техминимум» для руководящего состава таможен. На повышение квалификации и переподготовку сотрудников было израсходовано 7387 руб. Особое внимание по-прежнему уделялось изучению иностранных языков. На изучение английского и немецкого языков ГТУ было выделено более 31 тыс. руб. Предусматривалось изучение английского языка по 400-часовой программе, немецкого — по 300-часовой, а также повышенные курсы для контролеров по 160-часовой программе, специальные курсы иностранного языка для таможенников камчатских таможенных постов⁴.

Накануне Великой Отечественной войны существовала и система социального обеспечения сотрудников таможенных органов. Владивостокская таможня имела свой жилой дом по ул. Посьетской, 31, арендовала 4 квартиры

² Государственный архив Приморского края (ГАПК). Ф.149. Оп.8. Д. 3. Л.11.

³ Там же.

⁴ Там же. Д. 4. Л. 20-21.

под общежитие в доме по ул. Менжинского, 37. Сотрудники ежедневно получали чай и завтраки, регулярно выдавалась спецодежда.

Обострение международной обстановки в конце 30-х гг. повлияло на деятельность таможенных органов. Не была исключением и Владивостокская таможня. В ее работе отразились черты этой противоречивой эпохи: ужесточение требований к каждому работнику, беспрецедентные меры, направленные на укрепление дисциплины и мобилизованности. Значительная часть приказов личному составу посвящена укреплению трудовой дисциплины. Самыми распространенными нарушениями дисциплины считались опоздания⁵.

Для повышения бдительности и эффективности транзитно-грузовых операций летом 1940 г. было введено круглосуточное дежурство сотрудников, из наиболее опытных таможенников была создана специальная бригада, обеспечивавшая таможенное оформление и таможенный контроль наиболее важных транзитных грузов. Возглавил ее один из опытейших таможенников П.И. Шергин.

Меры, направленные на усиление бдительности, дали свои результаты. 17 января 1941 г. владивостокские таможенники задержали ящики с грузом, транспортировавшемся из Германии в Японию. Вместо означенного в документах «стального и железного товара» в ящиках было обнаружено 2 тыс. пистолетов. 3 февраля того же года в ящиках, следовавших также в Японию из Германии, обнаружена не поименованная в документах кино- и фотоаппаратура. Тогда же Владивостокской таможней задержана партия цианистого калия весом 242 916 кг, следовавшего из Германии в адрес одной из японских фирм⁶.

Нападение Германии на Советский Союз нанесло серьезный удар по таможенной системе. Почти 9/10 личного состава таможен ушло в ряды Красной Армии, народное ополчение, партизанские отряды. На 1 сентября 1941 г. в 37 сохранившихся таможнях и таможенных постах страны было занято 318 чел. вместо 550, положенных по штату⁷.

Владивостокская таможня осталась одной из крупнейших в стране. После упразднения в мае 1938 г. Дальневосточного отделения ГТУ руководство таможенными органами региона было возложено на Владивостокскую таможню. В ней и подведомственных учреждениях было занято более трети всех сотрудников таможенных органов СССР. На 15 сентября 1941 г. штатная численность Владивостокской таможни и подведомственных ей учреждений определена в 125 чел. Из них 65 чел. — сама Владивостокская таможня, остальные 60 чел. работали в находившихся в ее оперативном подчинении Петропавловской, Александровской и Охинской таможнях, а также на таможенных постах Охотско-Камчатского побережья. Фактически же во Владивостокской та-

⁵ Архив Владивостокской таможни (АВТ). Приказы № 1-144 Владивостокской таможни за 1940 г. Л. 32, 42, 93, 95.

⁶ Кисловский Ю.Г. История таможни государства Российского. М. 1995. С. 162.

⁷ Там же. С. 163.

можне работало только 37 человек, а по состоянию на 15 мая 1942 г. — 31 чел., ещё 46 чел. было занято во всех подведомственных Владивостокской таможен учреждениях⁸.

В условиях войны Владивостокская таможня и входившие в ее состав таможенные учреждения выполняли важнейшую задачу — осуществляли пропуск грузов, поступающих в Советский Союз по ленд-лизу и по линии международного Красного Креста.

11 марта 1941 г. Конгрессом США был принят Закон о ленд-лизе. Подписанное в Вашингтоне 11 июня 1942 г. советско-американское соглашение распространило условия ленд-лиза на все поставки в Советский Союз начиная с 1 октября 1942 г. Важнейшая задача по доставке необходимых для фронта грузов легла на транспортников и таможенников-дальневосточников. Именно через Тихий океан в июне 1941 г. были доставлены в СССР первые 2988 длинных тонн американской военной помощи. Из 17,5 млн дл. тонн ленд-лизовских грузов 47,1% прошло через дальневосточные порты. Большая часть из них (7,9 млн) ушла на фронт через Владивосток⁹.

В перевозке грузов через Тихий океан были задействованы только советские суда, перешедшие под управление Государственного дальневосточного морского пароходства. Это обеспечивало строжайшую засекреченность маршрутов. На линии Америка–Владивосток в одиночном бесконвойном плавании курсировало около 300 судов. На них было перевезено ленд-лизовских грузов в 124 раза больше, чем в атлантических конвоях союзников.

Одновременно через Тихий океан шел поток стратегических грузов из СССР. Это прежде всего цветные и редкоземельные металлы, сырье для военной промышленности.

Для обеспечения таможенного оформления ленд-лизовских грузов летом 1942 г. были открыты таможенные посты в Магадане, бухтах Провидения, Амбарчик, Тикси, Певек, Николаевске-на-Амуре¹⁰.

20 июня 1942 г. на пароходе «Молотов» отбыли к месту своей работы начальники таможенных постов Г.Г. Быков (б. Провидения), В.Д. Миренков (б. Тикси), Н.В. Якушев (б. Амбарчик), С.Ф. Шпунтенко (б. Певек)¹¹. Им предстояло обеспечивать таможенный контроль за доставкой грузов через Тихий океан.

Одновременно в составе Владивостокской таможни были открыты таможенные посты, контролирующие доставку грузов в северо-восточный сектор Арктики — на о-в Диксон, в порты Игарка и Дудинка на Енисее. В этом направлении осуществлялся перегон самолетов через Аляску в Сибирь, на о-в Диксон (т. н. АЛСИБ) и было доставлено примерно 2,6 % грузов ленд-лиза из США.

⁸ ГАПК. Ф.149. Оп.8. Д. 4. Л.23; Д. 5. Л.12-13.

⁹ Приморский край. Краткий энциклопедический справочник. Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1997. С. 272-273.

¹⁰ ГАПК. Ф.149. Оп. 8. Д. 5. Л. 16.

¹¹ АВТ. Приказы № 1-84 за 1942 г. Л. 54,55 об.

21 июня 1942 г. к месту нового назначения отбыли А.П. Токарев и И.И. Гайдук (о-в. Диксон), И.А. Головкин (пос. Игарка), П.А. Бордюгов и М.П. Пугин (Дудинка)¹². Их работа продолжалась весь период навигации и завершилась в октябре 1942 г.

Приказом начальника таможни № 43 от 20 июля транзитно-грузовая и корабельно-пассажирская группы объединены в одну оперативную группу под руководством старшего инспектора П.М. Ильяшенко. В оперативной группе сосредоточена вся переписка по работе таможенных постов в Ногаево, Петропавловске, Николаевске-на-Амуре, Провидения, Тикси, Певеке, Амбарчике, Диксоне, Дудинке и Игарке.¹³ Для обслуживания грузов, прибывающих в порт Находка, туда периодически направлялись специальные бригады из сотрудников Владивостокской таможни. Приказом НКВТ № 12 от 20 января 1943 г. открыт таможенный пост Владивостокской таможни в бухте Находка со штатом 5 человек. Первым начальником поста назначен Ф.Г. Пушкарев. Под его руководством с 1 февраля 1943 г. Находкинский таможенный пост приступил к работе¹⁴.

В практической деятельности по обслуживанию поставок ленд-лиза таможенные учреждения руководствовались ведомственными нормативными актами, в частности совместной инструкцией Наркоматов внешней торговли и морского флота «О порядке расчетов за получаемые в США капитанами пароходов техснабжение, продовольствие и бункер», известной как инструкция СЦ-11 от 2 мая 1943 г. Согласно ей все полученное в США оборудование, техснабжение и бункер пропускались беспрепятственно лишь в том случае, если в таможню поступали счета и спецификации, снабженные штампом «отпущено в счет ленд-лиза» или «приобретено за наличный расчет». В этом случае все расчеты с Наркомфином, в том числе и взимание пошлины, осуществлялись в централизованном порядке.

Предметы же, оказавшиеся сверх счетов и спецификаций, выпускались только после представления разрешения на ввоз и уплаты пошлины. Остатки техснабжения разрешалось передавать другим судам, отправляющимся за границу. Бункер и продовольствие позволялось расходовать во время стоянки только на тех судах, которые их привезли, категорически запрещалась их передача на берег без разрешения НКВТ.

В случае прибытия в советский порт судна, закупленного за границей, таможня проверяла, все ли находящиеся на судне предметы и материалы входят в закупочную стоимость парохода, включены ли они в инвентарные и материальные приемные описи. Оказавшиеся не включенными в инвентарные и материальные описи предметы и материалы таможней задерживались и выпускались по представлении разрешения НКВТ на ввоз и уплате пошлины.

При неуплате пошлины за ввезенные сверх счетов и спецификаций предметы таковая взыскивалась через местные финансовые органы в бесспорном

¹² АВТ. Приказы № 1-84 за 1942 г. Л.55.

¹³ Там же. Л. 67.

¹⁴ АВТ. Приказы 1-177/1943. Л. 19.

порядке¹⁵. Такой порядок распространялся только на суда Государственного дальневосточного морского пароходства, в том числе и на те, которые, следуя из США во Владивосток, делали заход в Петропавловск-Камчатский или другой советский порт. Переход из советского порта во Владивосток в этом случае считался продолжением заграничного рейса. В случае же перехода судов госморпароходства в малый каботаж все продовольствие, привезенное из-за границы, и остатки техснабжения подлежали оплате пошлиной в обычном порядке¹⁶. К совершавшим заграничные рейсы судам Дальстроя, Кработреста, Востокрыбхолода применялся обычный порядок расчетов.

В 1943 г. таможня стала беспошлинно пропускать благотворительные грузы (медикаменты, медицинские инструменты, приборы, госпитальное оборудование, предметы санитарии и гигиены, протезы, одежду, белье, постельные принадлежности), поступающие из-за границы в адрес РККА и ВМФ, общества Красного Креста, Всесоюзного общества культурной связи с иностранной (ВОКС). Такие же грузы в адрес иных советских организаций пропускались беспошлинно каждый раз по индивидуальному разрешению НКВТ¹⁷. Важнейшей задачей таможенных органов в годы войны оставалось осуществление контрольно-инспекторских функций (КИФ). Они заключались в «проверке деятельности транспортных и торговых организаций, выявлении ненормальностей и дефектов во внешнеторговом грузообороте, нарушений таможенных правил, в принятии предупредительных мер»¹⁸.

Полномочия сотрудников таможни выходили далеко за пределы организации таможенного досмотра и контроля за выпуском товаров на внутреннее обращение. Контроль осуществлялся за подарками, поступающими из-за границы для Красной Армии, багажом пассажиров и членов экипажей судов заграничного плавания. Одновременно дежурящие на выгрузке судов бригады контролировали сам процесс выгрузки с судов и их погрузки в вагоны, обращая внимание на сохранность грузов, его качество, недопущение хищений и порчи груза при погрузо-разгрузочных работах. По всем фактам нарушений составлялись акты. Особое внимание уделялось качественной работе с продовольственными грузами — сахаром, маслом, жирами, мукой, консервами. Здесь таможенникам приходилось следить за тем, чтобы не было порчи упаковки, подмочки и др. Для предотвращения таких случаев сами сотрудники таможенных органов вносили рационализаторские предложения и вместе с работниками Владивостокского морского торгового порта внедряли их в жизнь. Так, в 1942 г. сотрудники таможни предложили сахар в бумажных мешках выгружать в авиационных парашютах, консервы выгружать не навалом, а укладывать штабелями на фанерную поверхность¹⁹. Удачные решения доводились до

¹⁵ ГАПК. Ф.149. Оп.8. Д. 65. Л. 32/32 об.

¹⁶ Там же. Л. 18.

¹⁷ Марков Л.Н. Очерки по истории таможенной службы. Иркутск, 1987. С. 115.

¹⁸ АВТ. Приказы № 1-84 за 1942 г. Л.42–43.

¹⁹ ГАПК. Ф. 149. Оп. 8. Д.41. Л. 24 об.

сведения всех сотрудников на производственных совещаниях таможни и оперативных совещаниях грузовых районов порта.

Важнейшей проблемой для оперативного состава была борьба с «засылками грузов», т. е. отправкой их не по назначению. «Засылка грузов, большинство из которых имеет назначение для военных заводов или снабжения армии, — отмечал в одном из своих приказов начальник Владивостокской таможни Н.Д. Петров, — является тягчайшим преступлением перед Родиной»²⁰.

Руководство таможни искало возможности повышения качества работы в развитии соревнования. К началу 1942 г. в нем участвовала половина личного состава таможни. Каждый из соревнующихся принимал личные обязательства. В 1942 г. коллектив Владивостокской таможни вызвал на соревнование Бакинскую таможню, через которую также доставлялись в страну грузы по ленд-лизу.

Условия военного времени накладывали особый отпечаток на работу таможни. Ежегодно наиболее напряженным был период с апреля по октябрь. Это период навигации и путины, когда значительная часть сотрудников была занята на таможенных постах. В зимнее же время, когда сотрудники возвращались с отдаленных таможенных постов, рабочих рук в таможне хватало.

По распоряжению начальника таможни все не занятые на оперативной работе сотрудники направлялись на оборонные работы на завод «Металлист», привлекались к работе по заданию Фрунзенского райисполкома и райкома ВКП(б), в том числе на сельскохозяйственные работы и лесозаготовку. Каждый сотрудник таможни ежемесячно на воскресенье отработывал один день в фонд обороны, туда же вносилась сумма дневного заработка. В феврале 1942 г. на одном из таких воскресников было заработано для приобретения подарков воинам Красной Армии 3 тыс. руб.²¹ Сотрудники Владивостокской таможни внесли свой вклад в общий фонд помощи фронту. Известно, что по сумме взносов населения в фонд обороны Владивосток занимал четвертое место в стране вслед за Москвой, Ленинградом и Хабаровском.

С 1942 г. призванных в ряды Красной Армии мужчин, сотрудников таможни, заменяют женщины. Большинство из них были приняты на должности контролеров транзитно-грузовой группы. Только в 1943 г. на работу во Владивостокскую таможню пришло 55 женщин²². В трудное военное время женщины несли круглосуточное дежурство в порту, обеспечивали таможенный контроль над транзитными грузами в период навигации на отдаленных северных таможенных постах. Многие из них неоднократно поощрялись за высокое качество работы, объявлялись отличниками и ударниками социалистического соревнования. По итогам последнего квартала 1942 г. из 31 ударника соцсоревнования пятеро — женщины. Это контролеры В.Т. Булгарова, Е.А. Мариненко, курьер таможни Л.А. Костина, начальник таможенного поста

²⁰ АВТ. Приказы № 1-84 за 1942 г. Л. 88.

²¹ ГАПК. Ф.149. Оп. 8. Д.41. Л. 20.

²² Подсчитано на основании данных: АВТ. Приказы № 1-177 за 1943 г. Л. 6, 8, 15, 33, 46, 50, 77, 82, 85, 96, 97, 100, 129, 143, 64, 198.

Н.И. Куницына, инспектор таможни А.Г. Грязнова²³. В марте 1943 г. на должности инспекторов Владивостокской таможни были переведены усвоившие на «хорошо» и «отлично» техминимум контролеры А.А. Иванова, А.П. Гусева, М.М. Просякова и Т.Н. Первушина²⁴. Неоднократно поощрялась начальник таможенного поста А.В. Мельничук. Инспектора таможни Л.В. Войнич, В.И. Меленчук, А.Е. Джандиери кроме выполнения основных обязанностей вели занятия в группах английского языка. Все они имели высшее лингвистическое образование и свободно владели английским языком. В условиях Владивостокской таможни, обслуживающей ленд-лизские поставки из США, эти знания имели огромное значение.

Как и на других предприятиях, во Владивостокской таможне был организован военный всеобуч. В январе 1943 г. создан минометный взвод из 30 сотрудников таможни. Командир взвода — Я.Н. Кузнецов, помкомвзвода — А.Д. Братков, командиры отделений — Я.Н. Пархоменко, П.И. Картыш, Г. Золотухин. Организованы курсы противовоздушной и противохимической обороны (ПВХО)²⁵.

В сложное военное время не прекращалась работа по повышению культурного и общеобразовательного уровня. Практически все сотрудники таможни были заняты в тех или иных формах повышения квалификации. Внимание этой работе уделяло Главное таможенное управление. Согласно его приказу с 1 февраля 1943 г. во Владивостокской таможне организованы две группы английского языка: первая — для бригадиров (14 чел.), вторая — для сотрудников (11 чел.). Занятия два раза в неделю по два академических часа. Посещение занятий было обязательным. В своем приказе начальник таможни объявлял, что пропуски и неуспеваемость будут рассматриваться как нарушения трудовой дисциплины с соответствующими выводами²⁶.

Внимание изучению английского языка уделялось и в 1944 г. С 12 февраля под руководством преподавателя Корсковой по гибкому графику начали обучение азам английского языка еще 46 сотрудников таможни. Изучение английского языка и русской грамматики рассматривалось руководством и самими сотрудниками как неотъемлемая часть повышения культурного уровня советского таможенника.

Первые месяцы работы в новых военных условиях, обновление состава в связи с замещением ушедших на военную службу сотрудников обострили вопрос о профессиональной учебе. С февраля 1942 г. была организована учеба по спецтехминимуму для вновь принятых сотрудников и тех, кто, по мнению администрации, недостаточно знает таможенную работу. Общее количество обучавшихся на этих курсах — 45 чел. Одновременно проходили еженедельные занятия по повышению квалификации бригадиров²⁷.

²³ Подсчитано на основании данных: АВТ. Приказы № 1-177 за 1943 г. Л. 16.

²⁴ Там же. Л. 35.

²⁵ Там же. Л. 7.

²⁶ Там же. Л. 14, 22.

²⁷ Там же. Л. 12.

В июле 1943 г. в связи с резким увеличением профессиональной нагрузки работа таможни по обеспечению таможенного контроля перестраивается. Созданная ранее оперативная группа таможни была разделена на две — транзитно-грузовую (руководитель — ст. инспектор П.М. Ильяшенко) и корабельно-пассажирскую (руководитель — ст. инспектор П.А. Филиппов). Первая вела систематический контроль за выгрузкой, погрузкой, складированием импортно-экспортных грузов, досмотром и выпуском, составлением актов на выявленные недостатки и принятием соответствующих мер, оформлением благотворительных беспошлинных грузов, составлением отчетов по КИФу, досмотром и выпуском консульских грузов, начислением пошлины и переводом грузовых документов. Вторая занималась приемом и отпуском судов, оформлением пассажиров и членов экипажей, оформлением посылок и международной почты, контролем и оформлением внеплановых закупок, подарков, приобретенных членами экипажей для Красной Армии, и выпуском вещей моряков под пошлину.

В июле 1943 г. начальником Владивостокской таможни был назначен Рафаил Владимирович Соколинский²⁸. По его инициативе в августе 1943 г. «для усиления контроля и ликвидации обезлички» работа оперативного состава таможни была перестроена по принципу построения портовых организаций. Для этого были созданы 5 таможенных постов: таможенные посты № 1 (13 чел.) и № 2 (13 чел.) обслуживали 1-й район порта; таможенные посты № 3 (10 чел.) и № 4 (13 чел.) — 2-й район порта; таможенный пост № 5 (10 чел.) — мыс Чуркин.

Возглавили работу таможенных постов опытные сотрудники: А.В. Мельничук (т. п. № 1), А.А. Чернышев (т. п. № 2), А.А. Барабаш (т. п. № 3), П.М. Ильяшенко (т. п. № 4), И.Я. Попов (т. п. № 5). Особое внимание начальников таможенных постов обращалось на необходимость правильной и своевременной отправки грузов, тщательного досмотра трюмов после выгрузки²⁹.

По итогам социалистического соревнования за последний квартал 1943 г. таможенный пост № 3 был награжден переходящим Красным знаменем Владивостокской таможни. По итогам 1943 г. 66 сотрудников таможни были объявлены отличниками и ударниками социалистического соревнования. Обращаясь к ним в приказе от 31 декабря 1943 г., Р.В. Соколинский писал: «Объявляю благодарность коллективу за работу в 1943 г. Поздравляю с Новым годом — годом окончательного разгрома фашистских захватчиков и выражаю уверенность, что коллектив в 1944 г. отлично справится с задачами, поставленными перед нами партией и правительством»³⁰.

К 1944 г. штат таможенных учреждений района Владивостокской таможни увеличился до 176 чел., из которых 93 чел. были заняты в самой Владивостокской таможне³¹.

²⁸ Подсчитано на основании данных: АВТ. Приказы № 1-177 за 1943 г. Л. 114.

²⁹ Там же. Л.124-125.

³⁰ Там же. Л.211.

³¹ ГАПК. Ф.149. Оп. 8. Д. 5. Л. 38.

Успехи Красной Армии на фронтах, освобождение временно оккупированных территорий, изменение международной обстановки, особенно открытие второго фронта, неизбежно отразились на работе Владивостокской таможни. Во второй половине 1943 – первой половине 1944 гг. 24 сотрудника были временно прикомандированы к Мурманской и Архангельской таможням. Среди них начальники таможенных постов Я.И. Попов, Г.П. Васильев, Я.Н. Пархоменко, В.А. Бабылин, К.В. Кретинин, ст. инспектор П.А. Филиппов, инспектор А.П. Перекина и многие другие. В их задачу входило обеспечение таможенного контроля грузов спецназначения, прибывающих с атлантическими конвоями союзников³². Одновременно начался процесс перераспределения опытных кадров таможенников. Сотрудники Владивостокской таможни уезжали на укрепление и восстановление таможен, освобожденных от оккупации западных регионов страны. В декабре 1943 г. начальником Туапсинской таможни назначен бывший начальник Владивостокской таможни, а затем ее уполномоченный в г. Петропавловск-Камчатский Н.Д. Петров. Осенью 1944 г. на должность начальника Рава-Русской таможни переведен Ф.Г. Пушкарев (первый начальник Находкинского таможенного поста Владивостокской таможни), заместителем Брестской таможни стал бывший начальник Петропавловской таможни И.Я. Лысенко, на должность инспектора Берестовицкой таможни переведен инспектор А.И. Крашенов³³. Всего с января по ноябрь 1945 г. по распоряжению ГТУ на постоянную работу в западные таможни страны было переведено 24 сотрудника Владивостокской таможни³⁴. Этот процесс продолжался и в первые послевоенные годы.

В победном 1945 г. владивостокские таможенники продолжали нести нелегкую службу. В связи с изменением объемов и характера грузов в работе таможни произошли некоторые изменения. Подверглась реорганизации корабельно-пассажирская группа. Она была разделена на почтово-пассажирскую группу, занимавшуюся оформлением пассажиров и почтовых отправок, и корабельную, осуществлявшую таможенный контроль за отходящими за границу советскими и иностранными судами³⁵. В связи с увеличением количества прибывающих на Дальний Восток военных грузов 15 мая 1945 г. был организован таможенный пост на ст. Первая речка во главе с Г.П. Васильевой³⁶. В октябре 1945 г. создано 10 новых таможенных постов на границе с Маньчжурией и в важнейших транспортных узловых пунктах.

Косени 1945 г. в штате Владивостокской таможни 186 человек. Ее структура выглядела следующим образом: Владивостокская таможня (89 чел.), посты на Охотско-Камчатском побережье (36 чел.); Петропавловск-Камчатская (8 чел.), Александровская-на-Сахалине (3 чел.), Охинская (3 чел.), Ногаевская (6 чел.)

³² АВТ. Приказы № 1–177 за 1943 г. Л. 152, 189, 198; Приказы № 1–186 за 1944 г. Л.127.

³³ АВТ. Приказы № 1–186 за 1944 г. Л. 6, 175.

³⁴ Высчитано по: АВТ. Приказы № 1–207 за 1945 г. Л.1–198.

³⁵ Там же. Л. 17.

³⁶ Там же. Л. 86.

таможни; созданные в 1942–1943 гг. таможенные посты: б. Провидения (2 чел.), Игарка (3 чел.), Николаевск-на-Амуре (1 чел.), Находка (3 чел.), а также образованные в октябре 1945 г. таможенные посты Кумара (3 чел.), Благовещенск (3 чел.), Поярково (3 чел.), Сталинск (3 чел.), Ленинское (3 чел.), Иман (3 чел.), Турий Рог (3 чел.), Гродеково (3 чел.), Краскино (3 чел.), Ванино (4 чел.)³⁷.

Подготовка СССР к вступлению в войну с Японией отразилась и на работе Владивостокской таможни. 18 июня 1945 г. приказом начальника таможни была создана группа самозащиты ПВО из 15 человек. В ней действовали противопожарное, санитарное звенья и звено связи. Возглавил группу самообороны инспектор М.И. Феденко. Очень скоро группа была приведена в боевую готовность.

9 августа 1945 г. Советский Союз объявил войну Японии. Владивосток стал прифронтовым городом. В связи с объявлением в городе и его окрестностях военного положения в таможне организовано круглосуточное дежурство, введена светомаскировка, всем сотрудникам предписано являться на работу с противогазами. Личный состав таможни на себе испытал тяготы особого прифронтового режима работы.

2 сентября 1945 г. завершилась самая жестокая в XX столетии мировая война. Жизнь постепенно входила в мирное русло. Восстанавливались прежние условия работы. В октябре 1945 г. впервые появилась возможность повышения квалификации руководящих работников таможенных органов в Москве. Первыми были командированы на 3-месячные курсы на базе Всесоюзной академии Наркомата внешней торговли сотрудники Владивостокской таможни А.А. Барабаш, С.Т. Пошук, П.И. Картыш³⁸.

В октябре 1945 г. переведен на работу в Ленинградскую таможню Р.В. Соколинский. Исполнение обязанностей начальника таможни было возложено на П.И. Шергина, имевшего за плечами 15-летний стаж работы в таможенных органах и опыт работы в должности начальника таможенных постов и Ногаевской таможни.

В сентябре 1945 г. на Дальний Восток был доставлен самый последний ленд-лизингский груз — оборудование для радио-метеостанций в Хабаровске и Петропавловске-Камчатском³⁹. Послевоенное восстановление народного хозяйства выдвинуло перед таможней новые задачи.

³⁷ ГАПК. Ф.149. Оп. 8. Д. 5. Л. 54, 57.

³⁸ АВТ. Приказы № 1-207 за 1945 г. Л. 175, 187.

³⁹ Приморский край. Краткий энциклопедический справочник. С. 273.

Ассоциация торгово-промышленных палат ДВФО о развитии малого и среднего бизнеса

7 апреля 2008 г. в Благовещенске состоялось заседание членов Ассоциации торгово-промышленных палат ДВФО, представителей Правительства Амурской области и зарубежных торгово-промышленных палат.

С информацией о работе Президиума Госсовета РФ, проходившей 27 марта 2008 г. в Тобольске, выступил *И.М. Сероштанов*, координатор ТПП РФ по ДВФО. Он отметил, что в настоящее время основная задача палат, в том числе и территориальных, заключается в содействии развитию малого и среднего бизнеса. Это особенно актуально в связи с принятием Федерального закона «О развитии малого и среднего бизнеса». На заседании Президиума были сформулированы основные направления по развитию малого и среднего бизнеса.

Для того чтобы приступить к реализации данных проектов, которая по решению Президиума должна начаться с 1 января 2009 г., территориальным палатам необходимо сформировать качественно новый комплекс услуг, требующихся малому бизнесу, укрепить взаимодействие с организациями, осуществляющими финансирование новых программ развития.

Президент Дальневосточной ТПП *И.Ю. Востриков* поделился опытом сотрудничества с Дальневосточным научным центром муниципального самоуправления, результатом которого явилось создание Аналитического совета из числа студентов-выпускников и аспи-

рантов экономических и правовых специальностей, представителей ТПП, малого и среднего бизнеса. Цель данного Совета — проведение анализа правовых барьеров, создаваемых государственными структурами на пути предпринимателя в тех или иных сегментных отраслях рынка. Президент ДВ ТПП предложил распространять информацию об этапах реализации федеральных программ по поддержке предпринимательства в регионах.

Президент Сахалинской ТПП *А.А. Ольховик* поддержал предложение *И.Ю. Вострикова* и в свою очередь высказал идею о передаче права координирующего информационного центра Ассоциации ТПП ДВФО.

Л.Н. Танаков, Председатель Ассоциации ТПП ДВФО, поднял вопрос о взаимодействии территориальных палат и государственных структур — субъектов Федерации с целью обеспечить средствами реализацию программ ТПП по развитию бизнеса. Он отметил, что в области зафиксированы случаи создания коммерческих предприятий на базе государственных структур и учреждений. В результате контролирующие государственные и муниципальные организации оказывают давление на потребителя, ориентируя его на собственные подшефные организации и препятствуя тем самым развитию добросовестной конкуренции.

Исходя из этого было предложено подготовить обращение Ассоциации к Правительству РФ с просьбой запретить или систематизировать формирование подшефных коммерческих организаций при государственных структурах как явление, противоречащее плану развития предприятий малого и среднего бизнеса.

С докладом о приграничном сотрудничестве и причинах, мешающих его расширению, выступил Председатель Ассоциации ТПП ДВФО *Л.Н. Танаков*. Он отметил, что, несмотря на достаточное количество действующих на терри-

тории ДВФО пограничных переходов между Россией и Китаем, задача по увеличению грузопотоков в 2 раза до конца 2010 г. кажется невыполнимой, в первую очередь в связи с многочисленными таможенными барьерами. Дополнительную проблему создает нахождение трансграничных переходов в ведении частных лиц. Это приводит к бесконтрольности денежных потоков и вызывает массу нареканий на обслуживание трансграничного перехода. Здесь необходим контроль над переходами со стороны государства и, как следствие, возврат трансграничных переходов в государственную собственность. Наглядным примером контроля за денежными потоками может служить Китай, где финансовые доходы от трансграничного перехода делятся между муниципалитетом и государственной таможенной службой, что позволяет благоустроить переходы за счет полученных средств, а не ждать финансовых поступлений из государственной казны.

В связи с ограниченными возможностями по увеличению количества трансграничных переходов имеет смысл поддерживать инновационные разработки, которые решают проблему туристических и грузовых потоков и являются рентабельными. В Амурской области таковым стал проект строительства канатной дороги через реку Амур.

В комментариях к этому докладу *И.Ю. Востриков*, определяя возможные действия региональных торгово-промышленных палат, нацеленные на развитие приграничного сотрудничества, предложил:

- усилить взаимодействие между предпринимательскими сообществами двух стран путем обоюдного поиска потенциальных партнеров;
- способствовать продвижению товаров российских производителей на территории сопредельных государств;
- поддерживать инновационные проекты, обеспечивающие расширение взаимодействия с иностранными партнерами.

Далее участники заседания обсудили вопросы, связанные с выполнением контракта Минобороны (докл. *И.Ю. Востриков*), рассмотрели перспективы развития нового направления деятельности региональных торгово-промышленных палат — энергообследование и энергоаудит (докл. *Л.Н. Танаков*).

Во второй половине того же дня состоялась встреча участников заседания Ассоциации ТПП ДВФО с представителями Правительства Амурской области и зарубежных торгово-промышленных палат.

Начальник управления Министерства экономического развития и внешнеэкономического сотрудничества Правительства Амурской области *В.Б. Паршенков* выступил с докладом «Социально-экономические показатели Амурской области: перспективы развития малого и среднего бизнеса». Он акцентировал внимание на том, что в Амурской области происходит рост экономики: развиваются экспортные направления лесной промышленности, восстанавливаются перерабатывающая и золотодобывающая отрасли, в частности за счет привлечения иностранного капитала, поднимается сельское хозяйство, ориентирующееся на выращивание сои. Он также отметил проблемы функционирования трансграничных переходов и строительства моста через Амур, урегулирования отношений с таможенными службами. В настоящее время ведётся регистрация дополнительных переходов, решается вопрос об открытии новых пунктов пропуска.

Докладчик особо подчеркнул, что в связи с принятием областной целевой программы по поддержке малого бизнеса значительно увеличилось количество предприятий малого бизнеса.

Большой интерес вызвал доклад «Основные направления деятельности Парижской торгово-промышленной палаты», с которым выступил г-н *Брюно Барон-Рено*, консультант Торгово-про-

мышленной палаты г. Париж. Он поделился опытом функционирования отечественных торгово-промышленных палат. Во Франции ТПП — это особый тип организации, государственное учреждение, которое финансируется из налоговых выплат граждан. В функции палат входит: информирование Правительства об экономической жизни подконтрольного региона; создание институтов помощи предпринимательству (выставочные комплексы, конгресс-центры); управление портовыми структурами малого и среднего типа; образовательная деятельность как основополагающая.

Главный упор при этом делается на подготовку молодых специалистов. Уровень такой подготовки, по признанию многих, настолько высок, что специальное образование, полученное в бизнес-школах ТПП, котируется выше, чем обычное университетское образование. Наряду с этим осуществляется постоянное взаимодействие с вузами других стран, в том числе с лучшими вузами России и Китая.

О том, как сотрудничают торгово-промышленные палаты России и Китая, рассказал г-н Лю Цзэиэн, председатель Торгово-промышленной палаты г. Хэйхэ. Он отметил, что Торговая промышленная палата г. Хэйхэ уже не первый год взаимодействует с Амурской ТПП в вопросах укрепления приграничного сотрудничества. Благодаря этому активно развивается работа по улучшению экономической стабильности в приграничной торговле, совершенствуется правовое регулирование международных отношений. Но существует ряд объективных проблем, не решаемых на уровне ТПП:

- в вопросах взаимодействия с Правительством Амурской области пока преобладают переговорные отношения: так и не было принято окончательное решение о строительстве моста, хотя с китайской стороны препятствий нет;

- требуют срочного урегулирования таможенные разногласия, поскольку это

крайне негативно влияет на процесс увеличения грузопотоков;

- в аспекте приграничной торговли на данный момент больше выражена односторонняя заинтересованность — со стороны Китая: китайские бизнесмены готовы поставлять в Россию необходимые объёмы любых товаров. Ввиду этого необходимо наладить систему правовой безопасности в торговле, для чего оказывать максимальное содействие в разрешении и предотвращении конфликтов, связанных с нарушением условий поставки и прочих пунктов договоров, и т. д.

В ходе обмена мнениями по заслушанным докладам участники встречи высказали ряд предложений, в частности о расширении сферы совместных инновационных проектов, а также о необходимости повышения уровня бизнес-образования за счет привлечения дополнительных возможностей торгово-промышленных палат и предпринимательских сообществ.

Л. Студенчикова

Пресс-секретари снова за партой

Пресс-секретари таможен впервые получили возможность обмениваться опытом с коллегами и приобрести новые знания, приняв участие в целевом семинаре «Теоретические и практические вопросы деятельности пресс-секретаря таможенного органа». Семинар проводился по инициативе Управления по связям с общественностью Федеральной таможенной службы (УСО ФТС) с 15 по 17 апреля 2008 г. в Российской таможенной академии (г. Люберцы). От дальневосточников на учебе побывали пресс-секретари Владивостокской, Находкинской и Хабаровской таможен.

Открыл семинар заместитель начальника УСО ФТС В.А. Зубков. Он подвел некоторые итоги деятельности пресс-секретарей в соответствии с принятыми критериями эффективности, а также отметил недостатки, в частности дисбаланс в тематике выходящих пресс-релизов в сторону правоохранения, несвоевременное освещение изменений в таможенном законодательстве и др.

Статс-секретарь, заместитель руководителя ФТС С.О. Шохин рассказал о целях и задачах специалистов по работе с общественностью. Он отметил, что систему работы с общественностью необходимо правильно организовать по всей вертикали, однако основной акцент должен приходиться на низовые звенья, т. е. на пресс-секретарей. С.О. Шохин положительно оценил 11 информационных компаний, проведенных таможенными в 2007 г., и выделил стратегически важные темы, на которые нужно обратить особое внимание в текущей информационной работе, в частности освещение деятельности инспекционно-досмотровых комплексов, обсуждение вопросов предварительного информирования, таможенной стоимости, электронного декларирования, защиты интеллектуальной собственности и др.

О требованиях к заполнению официального сайта ФТС рассказал А.Ж. Хасянов, начальник отдела взаимодействия с региональными СМИ УСО ФТС, который, в частности, отметил активную работу Дальневосточного таможенного управления по размещению пресс-релизов на таможенном сайте, проведению пиар-акций. Среди недостатков, которыми грешат многие пресс-секретари российских таможен, были названы отсутствие фотографий к пресс-релизам, а также недостаточное освещение экономического и социального аспектов таможенной деятельности.

Выступление начальника отдела взаимодействия со СМИ УСО ФТС

Д.А. Котикова было посвящено правовым основам, функциям и методам деятельности таможенных органов в сфере массовой информации.

Начальник отдела сотрудничества с участниками ВЭД и иностранными инвесторами УСО ФТС С.А. Кудрявцев проинформировал собравшихся о задачах и направлениях работы по взаимодействию с деловыми кругами в региональных таможенных управлениях и таможнях.

О планах журнала «Таможня» и иных информационных проектах ЗАО «Ростэк-Таможинформ» в системе информационной деятельности рассказала главный редактор журнала Ирина Фурсова. Она призвала пресс-секретарей активнее участвовать в формировании журнала и **выходить в своих статьях на макроэкономический уровень**, а не ограничиваться таможенной тематикой.

Исполнительный директор Содружества производителей фирменных торговых марок «Русбренд» А.В. Поповичев рассказал о приемах работы менеджера по связям с общественностью, в частности о том, как выстраивать отношения с прессой, как подготавливать выступления руководства перед СМИ. Особое место он отвёл рекомендациям к проведению телеинтервью — особенностям речи, психологическим установкам, языку жестов и т. д. Более подробно о психологических аспектах работы с представителями общественности, в том числе прессы, участники семинара смогли узнать из выступления доктора психологических наук И.А. Алехина. Взаимодействию с общественностью в аспекте таможенного администрирования было посвящено сообщение к.э.н. И.Е. Ткаченко, иллюстрированное слайдами и результатами социологического исследования, проведенного среди абитуриентов РТА.

Участники семинара смогли также пообщаться с журналистом Павлом Романовым, представлявшим программу

«Чрезвычайные происшествия» (НТВ). Он выразил готовность к сотрудничеству, рассказал о целевых установках программы, особенностях подготовки сюжетов, подчеркнув, что в качестве «картинки» может использоваться даже материал с камеры наблюдения.

В ходе семинара пресс-секретари смогли не только познакомиться друг с другом, обменяться опытом решения общих проблем, но и, разумеется, поdiskutировать за символическим круглым столом на животрепещущие темы. Представителям российских таможен выдалась уникальная возможность побывать в Центральном таможенном управлении и посмотреть музейную экспозицию, вместившую в себя прошлое и настоящее таможни — от целовальных крестов, на которых таможенные головы клялись в верности Отечеству, до безмолвных свидетелей разных эпох, среди которых задержанные иконы, картины на таможенные темы, весовые приспособления, кандалы контрабандистов, рабочее место таможенника — письменный стол, макеты зданий таможенных учреждений и, конечно, документы и форменная одежда — от черной до зеленой.

В. Шамаева

Первые позднеевские чтения во Владивостокском филиале РТА

17 апреля 2008 г. во Владивостокском филиале Российской таможенной академии прошли Первые позднеевские чтения, организованные кафедрой гуманитарных дисциплин.

Чтения названы именем известного ученого-востоковеда Дмитрия Матвеевича Позднеева, одного из дирек-

торов Восточного института во Владивостоке. Для студентов ВФ РТА личность Д.М. Позднеева представляет интерес с профессиональной, таможенной точки зрения: выпускник Восточного факультета Санкт-Петербургского университета, оставленный для получения должности профессора, представлявший Россию на первом конгрессе ориенталистов в Париже, Д.М. Позднеев в 1895–1904 гг. в качестве чиновника особых поручений Министерства финансов России был направлен в Маньчжурию. Выполняя обязанности одного из директоров Пекинского отделения Русско-Китайского банка, он участвовал в разработке русско-китайских тарифов, в переговорах с генеральным комиссаром китайских морских таможен Робертом Хартом по вопросу об открытии морской таможни в г. Дальний. Интересно и то, что будущий чиновник, профессор и директор первого вуза на Дальнем Востоке начинал свою научную карьеру в системе, выражаясь современным языком, НИРС (научно-исследовательской работы студентов). Дмитрий Позднеев из года в год удостоивался золотых медалей на университетских конкурсах научных работ студентов.

На обсуждение участникам Первых позднеевских чтений были вынесены актуальные проблемы истории, социологии, геополитики и регионоведения. Работа конференции строилась по сессиям — тематическим блокам, в рамках которых были объединены доклады, близкие по проблематике: «Национальный интерес», «Геополитика», «Территория», «Повседневность». Все четыре направления отражали устойчивый интерес студентов к наиболее актуальным политическим событиям, а также к явлениям в молодежной среде.

В программе было заявлено тринадцать публичных и три стендовых доклада. Еще два доклада были представлены вне программы. Наиболее активное участие

в чтениях приняли студенты факультета таможенного дела. Всего в работе конференции приняли участие 39 человек, в том числе студенты факультета таможенного дела — 17, экономического факультета — пять человек, юридический факультет представляли два студента.

Все работы носили самостоятельный, исследовательский характер и были выполнены с применением знаний, умений и навыков, полученных в процессе изучения гуманитарных дисциплин. Среди докладов были и теоретические, такие как доклад *Екатерины Ивченко* (141 гр.), посвященный категории «Национальный интерес». В основу трёх докладов — *Ирины Ахмадуллиной* (222 гр.) «Взгляд молодежи на мир», *Анны Старокожевой* (141 гр.) и *Марины Сухановой* (142 гр.) «Место России в современном мире: взгляд элиты и общества», *Дениса Громыко* и *Валентины Гончаровой* (221 гр.) «Музыка в мире и обществе» — были положены результаты анкетирования, проведенного студентами. Об интересе к участию в чтениях свидетельствует количество заданных вопросов — около 30.

Наибольший интерес вызвала сессия, объединённая темой «Геополитика», в которой обсуждались волнующие всех вопросы о зонах нестабильности в мире. В докладах *Тамары Батиной* и *Натальи Гуцевич* (140 гр.), *Анастасии Емашкиной* и *Ольги Кобылянской* (131 гр.) рассматривались проблемы независимости Косово. *Татьяна Артеменко* и *Юлия Бесараб* (120 гр.), *Алина Кривошапкина* и *Наталья Галимова* (120 гр.) анализировали проблему Тайваня в контексте геополитики. Проблема независимости Тибета поднималась в докладе, подготовленном *Евгением Евсеевым* и *Денисом Шпиловым* (121 гр.), эволюцию российско-американских отношений анализировал *Сергей Жандаров* (130 гр.).

Новым для гуманитарного направления НИРС стало появление докладов по проблемам социологии, объеди-

ненных в тематическую группу (сессию) «Повседневность». В рамках этой сессии были представлены доклады студентов *Сергея Коваленко* (321 гр.), *Анастасии Канунниковой* (121 гр.), *Нины Верхогурцевой* и *Екатерины Коляды* (221 гр.).

Чтения проходили в специализированной аудитории, что дало возможность использовать мультимедийные средства — подавляющее большинство докладов сопровождалось компьютерными презентациями.

По результатам чтений были определены лучшие в номинациях доклады. Лучшим публичным выступлением признано выступление *Дениса Шпилова* (121 группа); лучшим научным проектом — исследование *Анны Старокожевой* (141 гр.) и *Марины Сухановой* (142 гр.); лучшую презентацию представили *Анастасия Емашкина*, *Ольга Кобылянская* (131 гр.); лучшим научным докладом признан доклад *Павла Кравцова* (130 гр.), посвященный роли КВЖД в освоении территории северо-восточных провинций Китая и российского Приамурья; в номинации «Лучший стендовый доклад» победителем признана *Ксения Кулиева* (130 гр.). Кроме этого, оргкомитет признал необходимым ввести несколько поощрительных номинаций: лучшим дебютом признано выступление *Ирины Ахмадуллиной* (222 гр.); за оригинальный замысел отмечены *Денис Громыко* и *Валентина Гончарова* (211 гр.); лучший анализ Интернет-ресурсов представил *Дмитрий Катерноза* (130 гр.).

Участники Первых позднеевских чтений пришли к единодушному мнению о том, что подобного рода научное собрание гуманитарной направленности необходимо сделать традиционным и придать им более широкий характер, привлекая к участию студентов вузов города и края, а также представителей РТА и ее Ростовского и Санкт-Петербургского филиалов.

Н.А. Беляева

Всероссийская научно-практическая конференция юристов в Хабаровске

23–24 апреля 2008 г. в Хабаровске, в Дальневосточном государственном университете путей сообщения, состоялась Всероссийская научно-практическая конференция «Актуальные проблемы публичного, частного права и правоохранительной деятельности в России». В работе конференции приняли участие представители вузов Москвы, Владивостока, Ростова-на-Дону, Саратова, Тюмени, Хабаровска, Улан-Удэ, Южно-Сахалинска, сотрудники правоохранительных органов России, студенты, аспиранты, специалисты.

Конференцию открыли *Е.П. Ищенко*, д. ю. н., профессор, заведующий кафедрой криминалистики Московской государственной юридической академии, и *Н.Г. Шурухнов*, д. ю. н., профессор, начальник лаборатории Научно-информационного центра Российской таможенной академии.

В рамках конференции работали три секции: «Актуальные проблемы публичного права», «Актуальные проблемы частного права» и «Актуальные проблемы правоохранительной деятельности в России». Самой многочисленной по своему составу была секция «Актуальные проблемы правоохранительной деятельности в России», на которой рассматривались вопросы современного состояния уголовно-процессуального законодательства, проблемы противодействия различным видам преступной деятельности, использования результатов оперативно-розыскной деятельности, особенности доказывания по уголовным делам, в том числе в сфере таможенного дела, а также

вопросы тактики производства отдельных следственных действий при расследовании различных преступлений.

В работе секции активное участие приняли представители Российской таможенной академии. Вниманию приглашенных на секции был предоставлен доклад *Н.Г. Шурухнова* «Свойства компьютерной информации и их учет в ходе следственных действий, направленных на её изъятие». В докладе проанализированы свойства компьютерной информации и их учет при проведении следственных действий в целях обеспечения их эффективности, а также для целенаправленного сбора доказательств с их последующим сохранением. В докладе «Тактические приемы обыска: понятие и виды», представленном *Н.Н. Егоровым*, д. ю. н., профессором ИПК Российской таможенной академии, был проведен криминалистический анализ тактики производства обыска, даны предложения по использованию тактических приемов обыска.

В ряде докладов исследовались проблемы доказывания по уголовным делам в отношении различных преступлений. Так, в докладе «Критерии оценки доказательств по делам о контрабанде культурных ценностей» выпускница ВФ РТА *Н.С. Ляпустина*, к. ю. н., доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин Социально-гуманитарного института Дальневосточного государственного университета путей сообщения (г. Хабаровск) проанализировала проблему критериев оценки доказательств в процессе расследования уголовных дел о контрабанде культурных ценностей.

Несколько докладов были посвящены правовым проблемам природопользования и охраны природных ресурсов. С докладом «Проблемы противодействия контрабанде биоресурсов в Дальневосточном регионе» выступил *С.Н. Ляпустин*, доцент кафедры ОТК и ТСТК Владивостокского филиала Российской таможенной академии. В докладе был дан криминологический анализ

проблем противодействия контрабанде биоресурсов на Дальнем Востоке и предложен ряд путей их преодоления.

В заключение хотелось бы отметить работу организаторов конференции и высокий уровень подготовки проводимых мероприятий. Приятной неожиданностью для участников конференции стало вручение каждому из них уже изданного по материалам конференции сборника научных работ «Актуальные проблемы публичного, частного права и правоохранительной деятельности в России».

С. Ляпустин

«Дальний Восток России и страны АТР в изменяющемся мире»

12–15 мая 2008 г. под эгидой Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН прошла XI международная конференция молодых учёных по вышеназванной теме.

В конференции приняли участие студенты старших курсов, аспиранты и соискатели, научные сотрудники и преподаватели вузов до 35 лет, а также молодые учёные из Академии общественных наук и вузов Пекина, Харбина, Чанчуна, Шанхая, Японии (Саппоро, Токио). Кроме того, были присланы доклады от специалистов США и Чешской республики.

География участников и проблематика докладов постоянно расширяется. В этом году в рамках конференции встретились историки, археологи, этнографы, антропологи, политологи, лингвисты Дальнего Востока и других регионов России и зарубежья. Всё это свидетельствует о расширении контактов регионального научного сообщества с молодыми учёными ведущих научных центров России, Китая, Японии. Так, материалы на кон-

ференцию прислали молодые сотрудники из Института Дальнего Востока РАН (Москва), Российского государственного гуманитарного университета (Москва), Музея антропологии и этнографии РАН (Санкт-Петербург), Института истории СО РАН (Новосибирск), Иркутского государственного университета, Алтайского государственного университета (Барнаул).

Дальневосточные конференции молодых учёных проводятся во Владивостоке начиная с 1991 г., обычно раз в два года. За это время они превратились в важное для начинающих учёных научное мероприятие, в рамках которого молодые исследователи — представители академической и вузовской науки Дальнего Востока России, Забайкалья, Сибири, а также сопредельных стран АТР могут обмениваться мнениями по ключевым проблемам исторической науки. Сегодня многие из тех, кто стоял у истоков молодёжных конференций в начале 90-х гг., сами являются маститыми учёными, достойно представляющими дальневосточную науку на российском и международном уровне. А потому тот опыт, который получают молодые исследователи, весьма важен с точки зрения их профессионального роста. Трибуна конференции позволяет многим молодым учёным заявить о себе и помогает им в дальнейшем в научной деятельности. В рамках форума фактически формируется лицо будущей, как минимум, дальневосточной исторической науки. Кроме того, конференции способствуют интеграции вузовской и академической науки.

На XI конференции молодых историков основной акцент был сделан на формирование нового образа современной Тихоокеанской России, без чего невозможно поднятие статуса страны на международном уровне и включение её на правах полноценного партнёра в Азиатско-Тихоокеанский регион. Раскрытие данной проблемы невозможно без пристального внимания к трансформацион-

ным процессам, происходящих в Дальневосточном и сопредельных регионах в древности и современности, что позволяет перейти от традиционного исследования структур истории к изучению её процессов, а также дать оценку роли и места региона в контексте глобального развития.

Работа конференции проходила по основным тематическим направлениям:

- Проблемы международных отношений и внутренней политики в странах АТР;
- Этносоциальные процессы на Дальнем Востоке России и в странах АТР;
- Теоретические проблемы гуманитарных исследований;
- Проблемы археологии и палеоэкологии Дальнего Востока;
- Роль Дальнего Востока в контексте исторического развития России.

В рамках конференции состоялся круглый стол по фольклористике с участием сотрудника кафедры теоретической и прикладной лингвистики Московского государственного университета, научного сотрудника Института восточных культур и античности Российского государственного гуманитарного университета, к.и.н. *Альберта Иршатовича Давлетишина*.

По инициативе Совета молодых учёных института была проведена «Школа молодого исследователя», в рамках которой состоялись мастер-классы.

XI международная конференция «Дальний Восток России и страны АТР в изменяющемся мире» продемонстрировала возможность свободного и плодотворного научного диалога. Дальний Восток России — это, как ни смотри, анклав европейской цивилизации в Азии. Наши соседи сильно отличаются от нас в цивилизационном плане. Но многообразие культурных форм — залог стабильного развития будущих поколений при условии расширения, в том числе и гуманитарных, контактов в таком обширном регионе, как наш. А научное сообщество — это та часть социума, которая

может и должна вырабатывать объективную оценку исторического процесса, руководствуясь по возможности древним правилом *sine ira et studio* (без гнева и пристрастия), тем самым разрушая мифы и предубеждения, мешающие понять свой исторический путь и своих соседей.

Ю. Латушко

«Трудовая миграция в Евразийском регионе: тенденции, проблемы и пути сотрудничества»

Этой теме был посвящен международный форум, состоявшийся 28–30 мая 2008 г. во Владивостоке. Организатором форума выступили Администрация Приморского края, Дальневосточный государственный университет, Федеральная миграционная служба России.

Необычайно обширной была программа форума. Она состояла из пленарного заседания; пяти секций — «Механизмы регулирования миграции в рамках межгосударственного сотрудничества», «Незаконная трудовая миграция и торговля людьми как угроза стабильности и безопасности в Евразийском регионе», «Международный опыт по созданию «миграционных мостов», оказывающих услуги мигрантам и работодателям в сфере регулирования трудовой миграции в современных экономических условиях», «Государственная программа по оказанию содействия добровольному переселению в РФ соотечественников, проживающих за рубежом. Правовые механизмы по привлечению востребованных по профессионально-квалификационным критериям специалистов ближнего зарубежья», «Опыт управления миграционными процессами на региональном уровне». В рамках программы международно-

го форума был организован круглый стол «Включение мигрантов в культурное и духовное пространство принимающего общества», прошел День «открытых дверей» диаспор и общин Приморского края.

На пленарном заседании выступили директор Бюро МОМ в Москве *Энрико Понзиани* (докл. «Механизмы регулирования в рамках межгосударственного сотрудничества»), заместитель руководителя Департамента развития социально-гуманитарной сферы Секретариата Интеграционного комитета Евразийского экономического сообщества *А.Ф. Рудик* (докл. «ЕврАзЭС — согласованная миграционная политика в контексте экономической интеграции»); заместитель начальника управления внешней трудовой миграции ФМС России *С.И. Болдырев* (докл. «Трудовая миграция: проблемы и перспективы развития»); д.э.н., зав. отделом социального развития и факторных рынков ИЭИ ДВО РАН *Е.Л. Мотрич* (докл. «Демографическая ситуация в ДВФО: реальность, вызовы, последствия»); проректор по международным отношениям ДВГУ *А.Н. Зубрицкий* (докл. «Роль университетов в стимулировании квалифицированной миграции»); д.и.н., зав. кафедрой регионоведения ВИМО АТР ДВГУ *В.Ф. Печерица* (докл. «Миграция иностранных граждан на Дальнем Востоке и проблемы национальной безопасности России»); д.и.н., профессор кафедры мировой истории и международных отношений Иркутского государственного университета *В.И. Дятлов* (докл. «Мигрантофобия как фактор миграционных процессов и проблема национальной безопасности»).

В работе форума также принимали участие представители международной организации по миграции, международной ассоциации «Трудовая миграция», научных кругов, государственные деятели из России и стран АТР, руководители неправительственных организаций, дипломатический корпус Дальневосточного федерального округа, посольств США,

Филиппин и Республики Бангладеш в Москве.

Цель форума — поиск путей международного сотрудничества в сфере трудовой миграции; организация в Евразийском регионе взаимодействия государственных органов с некоммерческими структурами, национальными диаспорами в целях стимулирования притока «квалифицированной миграции», решения социальных вопросов мигрантов; выявление причин и условий незаконной миграции людей и разработка предложений по их устранению.

С учетом тенденций последних десятилетий и потребности решать демографические и миграционные проблемы в комплексе с планами социально-экономического развития Дальнего Востока России участники секции «Опыт управления миграционными процессами на региональном уровне» пришли к выводу о необходимости разработки в рамках ДВФО целевой программы регулирования демографических и миграционных процессов до 2025 г.

Участники форума предложили создать Миграционный центр, призванный помочь трудовым мигрантам из стран СНГ и приморским работодателям найти друг друга, оказать содействие в оформлении документов, создать приемлемые бытовые условия для трудовых мигрантов (с учетом опыта Свердловского областного миграционного центра).

В целях повышения эффективности управления миграционными процессами на Дальнем Востоке участники форума считают необходимым обеспечить развитие недостающих институциональных звеньев, содействовать развитию структур, иницирующих работу по привлечению негосударственного сектора к организованным процессам регулирования трудовой миграции и координирующих эту деятельность с государственными органами законодательной и исполнительной власти.

В. Ушакова